Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 30 / 06. JULI 2022

GP England: Sainz-Sieg, Zhou-Crash

Wie ein Wunder: Zhou unverletzt

GETTY IMAGES

MotoGP: Marco Bezzecchi

Der beste Rookie im Interview

GTWC Sprint Cup: Misano

Audi: Zwei Siege gegen Mercedes

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 30



DTM am Norisring

Erster Porsche-Sieg nach Crash-Festival



MotoGP: Offener Brief von Márquez

Marc Márquez erklärt Verletzungssituation



WTCR in Vila Real

Doppelsieg für Lynk, dann die Huff-Show

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



GT WORLD CHALLENGE

DOMES

RED BULL

Editorial

Der Halo hat in Silverstone wohl gleich zwei Fahrern das Leben gerettet. Damit sollten nun endlich auch die letzten Kritiker des Schutzbügels verstummen.

Den Rennfans in Silverstone stockte am Sonntag gleich zwei Mal der Atem. Beim Formel-2-Hauptrennen missbrauchte Dennis Hauger die Sausage-Kerbs in der Vale-Passage unfreiwillig als Sprungschanze, nachdem er von Roy Nissany neben die Piste bugsiert worden war. Der Unfallauslöser kreuzte dann auch noch die Flugbahn seines Gegners, wodurch ihm der Prema-Renner heftig auf den Vorderbau krachte. Der Unterboden hätte Nissany direkt am Helm getroffen, wäre er nicht durch den Halo abgelenkt worden. Wie die Szene ohne Schutzbügel geendet hätte, kann man sich ausmalen.

Knapp fünf Stunden später konnte sich dann auch F1-Pilot Guanyu Zhou bei den Erfindern des Halo bedanken. Eine unglückliche Kettenreaktion sorgte dafür, dass es den Alfa Romeo bei der Anfahrt zur ersten Kurve aufs Dach legte. Der Überrollbügel knickte beim Aufprall auf den Asphalt einfach ab. „Da herrschen solche Kräfte, das lässt sich im Labor gar nicht nachstellen", erklärte FIA-Technikdirektor Nikolas Tombazis. Am Ende sorgte nur der Halo für etwas Sicherheitsabstand zwischen dem Untergrund und dem Helm des Fahrers. Und auch die passgenaue Landung zwischen Fangzaun und Reifenstapel hätte ohne den Titanring übel ausgehen können (siehe Titelfoto).

In Monza krachte Max Verstappen Hamiltons Mercedes aufs Dach. Der Feuer-Crash von Romain Grosjean Ende 2020 in Bahrain ist den Fans sicher auch noch gut in Erinnerung. In allen Fällen hat der Halo geholfen, Schlimmeres zu verhindern. Ex-FIA-Präsident Jean Todt nutzte die Gelegenheit, um sich auf Twitter selbst auf die Schulter zu klopfen: „Ich bin froh, dass ich meiner Überzeugung gefolgt bin und den Halo gegen starken Widerstand durchgesetzt habe."

Das Eigenlob war in diesem Fall nicht unangebracht. Wir bei Motorsport aktuell müssen zugeben, dass wir nicht von Anfang an zu den Fans des Halo gehörten. Wir sind Puristen. Wir lieben den klassischen Look offener Formel-Rennwagen. Und es war ja auch nicht so, dass vor der Halo-Einführung 2018 reihenweise Rennfahrer durch Kopftreffer ums Leben kamen. Zudem gab es auch Expertenstimmen, die davor warnten, dass kleinere Trümmerteile durch den Halo nach unten auf den ungeschützten Körper des Fahrers abgelenkt werden könnten. Solche Fälle sind aber zum Glück bisher noch nicht bekannt.

Nach fast fünf Jahren mit dem Halo fällt die Bilanz durchweg positiv aus. Die Fans haben sich an den Ring über dem Cockpit gewöhnt. Auch die anfänglichen Klagen aus dem Fahrerkreis, was die Probleme beim Notausstieg angeht, sind längst verstummt. Wir hätten uns mit dem neuen Aero-Reglement zwar eine etwas elegantere Integration in das Gesamtdesign gewünscht, in Anbetracht der oben genannten Unfälle lässt sich der Schutzbügel aber nicht mehr wegdiskutieren. Der Halo gehört nun fest zur Formel 1, und das ist auch gut so.

Tobias Grüner
Redakteur



36 Emotionales Comeback: Der querschnittsgelähmte Wayne Rainey fuhr in Goodwood

YAMAHA



MSa-Paddock



30 JAHRE SPÄTER
Zwei Stunden vor dem Start zum GP England drehte Sebastian Vettel drei Runden mit Nigel Mansells Meister-Williams von 1992. Redakteur Schmidt war vor 30 Jahren vor Ort. Seine Kollegin Leppert kannte den Williams nur von Bildern.



DOPPELEINSATZ IN NÜRNBERG
MSa-Mann Michael Bräutigam und auto motor und sport-Volontär Joel Lischka (l.) sorgten für einen Doppeleinsatz der Motor Presse Stuttgart am Norisring, wo die DTM ihr turbulentes Halbzeit-Event austrug.



ZEITREISE IM NORDEN PORTUGALS
Seit dem Jahr 1931 werden in Vila Real Autorennen ausgetragen. Streckenhistoriker Eduardo Passos führte MSa-Redakteur Philipp Körner (l.) durch die wilde Geschichte des Rennsport-Herzens von Portugal. Mehr dazu in einer der kommenden Ausgaben!

Viel Chaos mit Glü

Der GP England schrieb ein Drama nach dem anderen. Zunächst der Horror-Unfall von Guanyu Zhou, später mischte ein Safety Car alles auf. Am Ende feierte Carlos Sainz im Ferrari seinen ersten Sieg und Mick Schumacher holte die ersten Punkte.

Von: **Bianca Leppert**

Wie wurde der Unfall von Guanyu Zhou ausgelöst?

Die Bilder vom Alfa Romeo, der kopfüber über den Asphalt rutscht, werden wohl noch lange in der Erinnerung der Formel-1-Gemeinde bleiben. Der Chinese war vom neunten Startplatz ins Rennen gegangen. Doch dann ereignete sich eine Kettenreaktion, die gerade noch glimpflich ausging. Pierre Gasly wollte im Alpha Tauri zwischen Mercedes-Pilot George Russell und Zhou hindurch, traf Russell dabei links hinten und drückte den Mercedes in Zhous Seitenkasten. Den Sauber stellte es sofort quer. Er bekam Unterluft, rutschte kopfüber durch die Auslaufzone und hechtete dann über die Absperrungen. Zwischen den Reifenstapeln und dem Sicherheitszaun kam das Wrack direkt vor den Zuschauerrängen zum Liegen. Es war so eingekeilt, dass es für die Helfer schwierig war, den eingeklemmten Piloten aus seinem Cockpit zu bergen. Wie durch ein Wunder wurde Zhou nicht verletzt. Und auch die Zuschauer kamen nicht zu Schaden.

Das Auto kam weniger gut weg. Sogar der Überrollbügel war gebrochen. Da der Kopf darunter aber mittlerweile mehr Spielraum hat, wurde das dem Fahrer nicht zum Verhängnis. Und auch der Halo leistete seinen Dienst, weil er das Auto auch vor dem Cockpit auf Distanz zum Untergrund hielt. Als Zhou in die Reifenstapel einschlug, hatte er das Glück, mit dem Unterboden zuerst und nicht mit dem Kopf die Barriere zu streifen. Zhou kam zwar zu Checks ins Medical Center, wurde aber später wieder entlassen. Alex Albon, der im Williams ebenfalls in die Massenkarambolage verwickelt wurde und hart in die Boxenmauer einschlug, musste mit dem Helikopter zu weiteren Untersuchungen ins Krankenhaus gebracht werden, wurde aber ebenfalls schnell wieder entlassen. Auch Esteban Ocon und Yuki Tsunoda humpelten mit beschädigten Autos aus dem Startchaos.

Welches Problem bremste Max Verstappen aus?

Es war ein gebrauchter Tag für Max Verstappen im Red Bull. Dank der Soft-Reifen entschied der WM-Führende zwar den ersten Start zum GP Großbritannien für sich, doch kurz darauf wurde das Rennen mit der roten Flagge abgebrochen. Beim zweiten Anlauf, bei dem Verstappen wie Pole-Sitter Carlos Sainz im Ferrari auf Medium-Reifen gewechselt hatte, musste er sich dem Spanier geschlagen geben. Das große Geschenk wartete schließlich, als Sainz einen Fahrfehler in Becketts machte und neben die Bahn geriet. Der Niederländer nahm die Führung dankend an. Doch in Runde 12 wurde der Red Bull plötzlich langsam und musste Sainz wieder ziehen lassen. Über Funk meldete er einen Plattfuß und steuerte die Box an. Das erwies sich aber als Irrtum.

„Das hat sich für ihn so angefühlt“, sagte Red-Bull-Teamchef Christian Horner. „Aber er hat sich in Runde 11 nach dem Zusammenstoß der beiden Alpha Tauri wohl ein herumliegendes Teil eingefahren, das unter dem Unterboden hängenblieb.“ Das störte die Aerodynamik, Verstappen verlor massiv an Abtrieb. „Platz 7 war daher das absolute Optimum“, lobte Horner.

Hat Ferrari den falschen Fahrer gewinnen lassen?

Am Ende der Saison wird man sich bei Ferrari vielleicht doch einmal fragen, ob die Taktik in der Schlussphase so klug war. Denn die spielte voll in die Hände von Carlos Sainz, der damit seinen Debütsieg holte.

Dabei gilt Charles Leclerc als der hoffnungsvollere Titelanwärter.



Mit abgebrochenem Überrollbügel hält nur der Halo den Helm von Guanyu Zhou auf Distanz zum Asphalt. Im Hintergrund entgleist Alex Albon

XPB

Erster Sieg im 150. Rennen: Carlos Sainz war in Silverstone nicht der schnellste Pilot, aber er profitierte vom Safety Car und der Ferrari-Strategie

ck im Unglück


WILHELM

WILHELM

Erste WM-Punkte im 31. Rennen: Mick Schumacher machte elf Positionen gut und duschte anschließend die britischen Fans mit Champagner

Der Monegasse war nach dem Rennen verständlicherweise verstimmt, denn ihm blieb nur Rang 4. Leclerc hätte 19 Punkte auf Verstappen gutmachen können. So waren es nur sechs. Ferrari hätte die Plätze 1 und 3 belegen können. So waren es nur die Ränge 1 und 4. Der Schlüsselmoment: Bis Esteban Ocon auf der alten Zielgeraden mit seinem Alpine ausrollte, sah alles nach einem Sieg für Leclerc aus. Er war klar der schnellere der beiden Scuderia-Piloten, obwohl seinem F1-75 nach einer Kollision mit Sergio Pérez im Startgetümmel die rechte Frontflügelendplatte fehlte. Das kostete nach Aussage der Ingenieure fünf Punkte Abtrieb. In der 31. Runde wurde Sainz gebeten, für seinen Teamkollegen Platz zu machen, nachdem er nicht in der Lage war, eine Ziel-Rundenzeit von 1.32,2 Minuten zu fahren.

Doch in der Safety-Car-Phase, die aufgrund Ocons Ausfall ausgerufen wurde, entschied man sich bei Ferrari, nur Sainz zum Wechsel auf Soft-Reifen hereinzuholen. Leclerc rollte vorne auf den alten, harten Pneus auf verlorenem Posten. Die Begründung: „Unsere Fahrer lagen zu dicht zusammen“, sagte Teamchef Mattia Binotto. „Der eine hätte beim Stopp auf den anderen warten müssen und dabei Plätze verloren. Die Reifen von Charles waren frischer, er war der Spitzenreiter, und wir wollten die Position nicht aufgeben. Mit dem Stopp von Carlos wussten wir, dass wir ihn als Schutz für Charles gegen Hamilton einsetzen können.“

Tatsächlich hätte Sainz beim Stopp durch das Warten hinter seinem Stallrivalen nur einen Platz gegen Hamilton verloren. Alonso und Norris lagen über 40 Sekunden zurück. Beim Restart widersetzte sich Sainz dann auch der Anweisung des Kommandostands, hinter Leclerc etwas Platz zu lassen. In Kurve 5 nutzte er den Grip der weicheren Reifen und ging in Führung.

Wie kam Mick Schumacher von Platz 19 auf 8?

Den GP Großbritannien wird Mick Schumacher sein Leben lang nicht mehr vergessen. Endlich ist der Knoten geplatzt. Endlich fuhr er die ersten Punkte in der Formel 1 ein. Platz 8 brachte vier Zähler und Platz 17 in der Fahrer-WM ein. Dabei sah es nach dem Qualifying gar nicht mal so vielversprechend aus. Ein Mechaniker hatte beim Einstellen des Autos einen Flüchtigkeitsfehler gemacht und eine Distanzscheibe vergessen. Das nicht optimal eingestellte Auto brachte nur den vorletzten Startplatz ein.

Bis zum ersten Stopp lag Schumacher in der Gruppe, die hinter Esteban Ocon festhing. Der Franzose konnte aber nur bis Runde 10 den weichen Gummi optimal nutzen, Schumacher ließ sich dahinter auf harten Reifen nicht abschütteln. Später gab Verstappen das Tempo im lädierten Red Bull vor, doch auch hier hielt sich der Haas-Pilot hartnäckig in Schlagdistanz. Für den letzten Stint nach der Safety-Car-Phase gab es schließlich Soft-Reifen. Schumacher machte volle Attacke und kämpfte bis auf den letzten Metern vor der Ziellinie noch mit Verstappen, zog aber den Kürzeren. Punkte gab es trotzdem, und dazu viel Lob vom Team inklusive Teamchef Guenther Steiner.

Hätte Lewis Hamilton gewinnen können?

Mercedes legte beim GP England wie von vielen prophezeit einen deutlichen Fortschritt hin. Sowohl das Upgrade als auch die Streckencharakteristik kamen den Silberpfeilen entgegen. Lewis Hamilton übte auf den Medium-Reifen lange Druck auf Ferrari aus. Er kam erst in Runde 33 an die Box. Neun Runden später als Charles Leclerc und 13 Runden später als Carlos Sainz.

Hätte es die Safety-Car-Phase am Ende nicht gegeben, wäre das ein deutlicher Vorteil für Hamilton im Kampf gegen die beiden Ferrari gewesen und er hätte womöglich noch weiter Druck im Kampf um den Sieg ausgeübt. Das Safety Car machte aber alle Ambitionen zunichte. Der Mercedes brachte die Reifen nur schwer auf Temperatur, was Pérez beim Restart ausnutzte. ■

GP ENGLAND: 10. VON 23 LÄUFEN, 3. JULI 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,891 km**
Runden:	**52**
Distanz:	**306,198 km**
Zuschauer:	**146 000**
Wetter:	**19 Grad, bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**300,8 km/h (Albon)**
Topspeed Rennen:	**332,6 km/h (Pérez)**
Gangwechsel/Runde:	**34**
Volllastanteil:	**81 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**239 m**
Führungswechsel:	**8**

km/h Gang
Datenblatt: Mercedes
300 7
280 7
200 5
300 7
250 6
285 7
230 6
95 3
110 3
225 6
285 7
285 7
150 4
100 3
270 7
125 3
110 3
220 5

STARTAUFSTELLUNG

1	Carlos Sainz, E	55
2	Max Verstappen, NL	1
3	Charles Leclerc, MC	16
4	Sergio Pérez, MEX	11
5	Lewis Hamilton, GB	44
6	Lando Norris, GB	4
7	Fernando Alonso, E	14
8	George Russell, GB	63
9	Guanyu Zhou, CHN	24
10	Nicholas Latifi, CAN	6
11	Pierre Gasly, F	10
12	Valtteri Bottas, FIN	77
13	Yuki Tsunoda, JP	22
14	Daniel Ricciardo, AUS	3
15	Esteban Ocon, F	31
16	Alexander Albon, TH	23
17	Kevin Magnussen, DK	20
18	Sebastian Vettel, D	5
19	Mick Schumacher, D	47
20	Lance Stroll, CAN	18

Startnummer

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	6	181
2.	Pérez	1	147
3.	Leclerc	2	138
4.	Sainz	1	127
5.	Russell		111
6.	Hamilton		93
7.	Norris		58
8.	Bottas		46
9.	Ocon		39
10.	Alonso		28
11.	Gasly		16
12.	Magnussen		16
13.	Vettel		15
14.	Ricciardo		15
15.	Tsunoda		11
16.	Guanyu		5
17.	Schumacher		4
18.	Albon		3
19.	Stroll		3
20.	Latifi		0
21.	Hülkenberg		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Sainz**	52/27[1]	2:17.50,311 min = 133,285 km/h	1.30,813 min
2.	**Pérez**	52	+ 3,779 s	1.30,937 min
3.	**Hamilton**	52/8	+ 6,225 s	1.30,510 min
4.	**Leclerc**	52/13	+ 8,546 s	1.31,282 min
5.	**Alonso**	52	+ 9,571 s	1.31,609 min
6.	**Norris**	52	+ 11,943 s	1.31,645 min
7.	**Verstappen**	52/4	+ 18,777 s	1.32,354 min
8.	**Schumacher**	52	+ 18,995 s	1.32,109 min
9.	**Vettel**	52	+ 22,356 s	1.32,471 min
10.	**Magnussen**	52	+ 24,590 s	1.32,661 min
11.	**Stroll**	52	+ 26,147 s	1.32,379 min
12.	**Latifi**	52	+ 32,511 s	1.33,286 min
13.	**Ricciardo**	52	+ 32,817 s	1.32,644 min
14.	**Tsunoda**	52	+ 40,910 s	1.33,832 min
15.	**Ocon**	37	Benzinpumpe (P8)	1.33,537 min
16.	**Gasly**	26	Heckflügel (P 14)	1.34,614 min
17.	**Bottas**	20	Getriebe (P 9)	1.35,103 min
18.	**Russell**	0	Unfall (P 8)	
19.	**Zhou**	0	Unfall (P 9)	
20.	**Albon**	0	Unfall (P 16)	

1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot

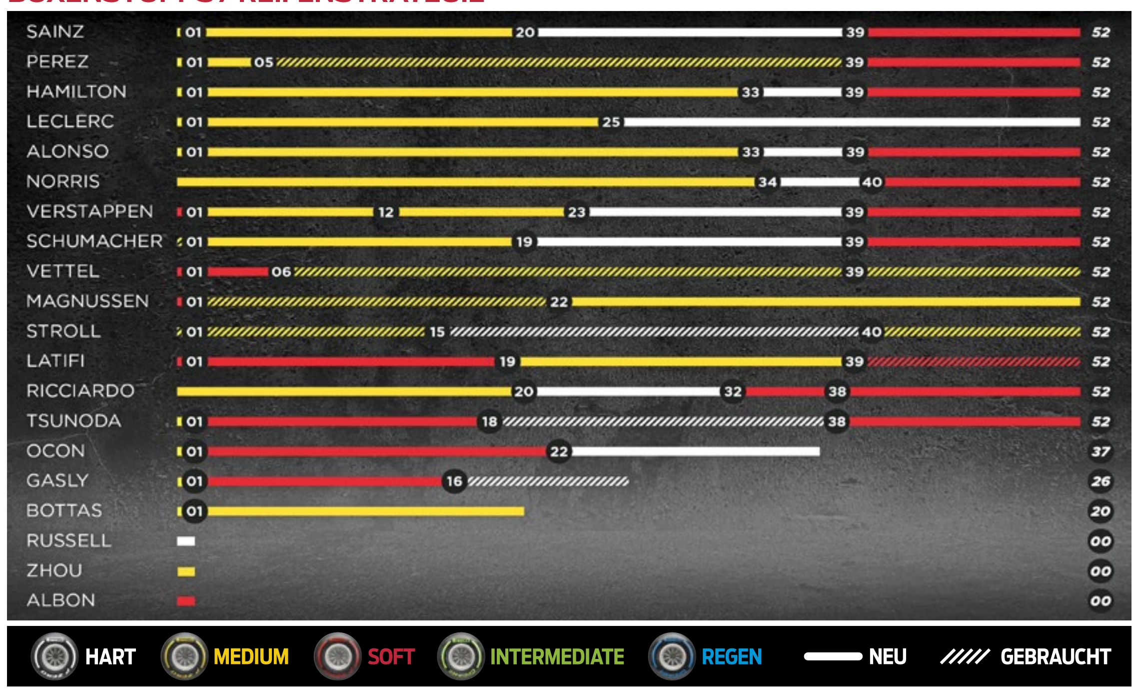
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	7	328
2.	Ferrari	3	265
3.	Mercedes		204
4.	McLaren		73
5.	Alpine		67
6.	Alfa Romeo		51
7.	Alpha Tauri		27
8.	Haas		20
9.	Aston Martin		18
10.	Williams		3

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	7:3
Hamilton – Russell	5:5
Leclerc – Sainz	8:2
Norris – Ricciardo	2:8
Alonso – Ocon	7:3
Gasly – Tsunoda	7:3
Vettel – Stroll	7:1
Albon – Latifi	7:3
Bottas – Zhou	7:3
Schumacher – Magnussen	2:8

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



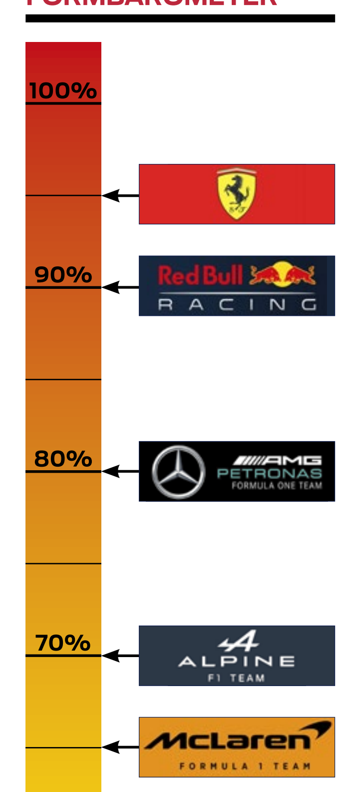
GP ENGLAND, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	1.42,249 min	9
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,532 s	10
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,718 s	8
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,552 s	7
5.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,646 s	3
6.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 3,922 s	4
7.	Kevin Magnussen	Haas	+5,912 s	3
8.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 8,994 s	5
9.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 9,124 s	5
10.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 16,919 s	5
11.	George Russell	Mercedes	keine Zeit	2
12.	Sergio Pérez	Red Bull	keine Zeit	3
13.	Esteban Ocon	Alpine	keine Zeit	2
14.	Fernando Alonso	Alpine	keine Zeit	1
15.	Alexander Albon	Williams	keine Zeit	1
16.	Daniel Ricciardo	McLaren	keine Zeit	4
17.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	keine Zeit	3
18.	Lando Norris	McLaren	keine Zeit	4
19.	Nicholas Latifi	Williams	keine Zeit	1
20.	Max Verstappen	Red Bull	keine Zeit	3

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.28,942 min	28
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,163 s	21
3.	Lando Norris	McLaren	+ 0,176 s	29
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,207s	18
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,462 s	25
6.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,753 s	19
7.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,811s	17
8.	George Russell	Mercedes	+ 0,857 s	29
9.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,960 s	26
10.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,000 s	17
11.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,058 s	29
12.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,115 s	20
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,296 s	12
14.	Alexander Albon	Williams	+ 1,321 s	14
15.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,329 s	27
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,396 s	29
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,538 s	27
18.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,568 s	28
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,667 s	29
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,384 s	27

FORMBAROMETER









60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.27,901 min	18
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,410s	21
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,447s	21
4.	George Russell	Mercedes	+ 0,525s	21
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,587s	24
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,788s	21
7.	Lando Norris	McLaren	+ 1,201s	20
8.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,284s	20
9.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,609s	21
10.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,619s	20
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,651s	24
12.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,692s	25
13.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,851s	17
14.	Alexander Albon	Williams	+ 1,879s	22
15.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,984s	23
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,991s	26
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,138s	22
18.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 2,392s	21
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,588s	16
20.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,622s	19

GP ENGLAND, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Carlos Sainz	1.40,190	1.41,602	1.40,983
2.	Max Verstappen	1.39,129	1.40,655	1.41,055
3.	Charles Leclerc	1.39,846	1.41,247	1.41,298
4.	Sergio Pérez	1.40,521	1.42,513	1.41,616
5.	Lewis Hamilton	1.40,428	1.41,062	1.41,995
6.	Lando Norris	1.41,515	1.41,821	1.42,084
7.	Fernando Alonso	1.41,598	1.42,209	1.42,116
8.	George Russell	1.40,028	1.41,725	1.42,161
9.	Zhou Guanyu	1.40,791	1.42,640	1.42,719
10.	Nicholas Latifi	1.41,998	1.43,273	2.03,095
11.	Pierre Gasly	1.41,680	1.43,702	
12.	Valtteri Bottas	1.41,396	1.44,232	
13.	Yuki Tsunoda	1.41,893	1.44,311	
14.	Daniel Ricciardo	1.41,933	1.44,355	
15.	Esteban Ocon	1.41,730	1.45,190	
16.	Alexander Albon	1.42,078		
17.	Kevin Magnussen	1.42,159		
18.	Sebastian Vettel	1.42,666		
19.	Mick Schumacher	1.42,708		
20.	Lance Stroll	1.43,430		

STATISTIK DES WOCHENENDES

401

Tausend Zuschauer pilgerten über das gesamte Wochenende zum Großen Preis von England. Damit wurde ein neuer Rekord aufgestellt. Allein am Sonntag machten es sich 146 000 Menschen rund um den Traditionskurs bequem, um die Action auf der Strecke live zu verfolgen. Der Ticketvorverkauf war in kürzester Zeit beendet, alle Ränge komplett ausverkauft. Der alte Bestwert in Sachen Zuschauer lag bei 356 000 im Jahr 2021. Es zeigt sich also wieder, wie beliebt die Königsklasse des Motorsports aktuell ist.


WILHELM

Auf den Tribünen in Silverstone gab es keine freien Plätze

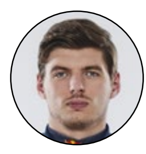
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton – Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 7,90
Der erste Sieg lag in Reichweite. Vielleicht kam ihm das Safety Car dazwischen. Oder der Startabbruch. Oder Pérez beim Re-Start. Pech auch in der Qualifikation. Ausgerechnet in seiner entscheidenden Runde wurde der Regen stärker.



George Russell – Mercedes AMG F1
Note: 07/10 – Ø 8,50
Russells Heim-Grand-Prix dauert nur 230 Meter. Dann wurde er unschuldiges Opfer einer Startkollision. Russell wird den achten Startplatz verfluchen, den er sich wegen eines Verbremsers eingefangen hatte.



Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 9,00
Am Samstag bremste ihn eine gelbe Flagge. Die Führung nach dem ersten Start raubte ihm der Zhou-Unfall. Im Rennen beschädigte ein Wrackteil den Unterboden. Max machte das Beste daraus, jammerte aber ein bisschen zu viel.



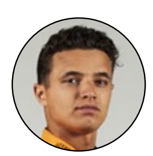
Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 8,10
Vom vierten Startplatz durfte Pérez wieder von einem Podium träumen. Doch ein Streifschuss am Frontflügel zwang ihn schon nach fünf Runden an die Box. Umso besser waren seine Aufholjagd und die Duelle mit Hamilton und Leclerc.



Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 8,90
Den dritten Startplatz nahm Leclerc auf seine Kappe. „Zu viele Fehler gemacht." Der Sieg lag in Reichweite, als Ferrari entschied, ihn trotz Safety Car auf der Strecke zu lassen. Auf harten Reifen war er gegen die Soft-Konkurrenz chancenlos.



Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 7,40
Erste Pole-Position, erster Sieg. Das riecht nach Bestnote. Doch Sainz hatte nicht den Speed von Leclerc, obwohl dessen Frontflügel beschädigt war. Ein Safety Car zur rechten Zeit schenkte ihm die große Chance zum ersten Sieg.



Lando Norris – McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,80
Norris hat sich nicht viel vorzuwerfen. In der Qualifikation lag er nur knapp hinter Hamilton. Und das Duell gegen Alonso im Rennen verlor er nur, weil ihn McLaren in der Safety-Car-Phase eine Runde zu spät an die Boxen holte.



Daniel Ricciardo – McLaren
Note: 03/10 – Ø 5,90
Das GP-Wochenende in Silverstone setzt Ricciardo weiter unter Druck. Am Samstag flog er im Q2 raus. Am Sonntag fehlten 21 Sekunden auf den Teamkollegen bei nur zehn Restrunden nach dem Safety Car. Gegen Latifi darf man nicht verlieren.



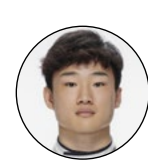
Fernando Alonso – Alpine
Note: 09/10 – Ø 7,90
Der Chefpilot kommt immer besser in Form. Nach dem Re-Start träumte er sogar kurz von einem Podium. Auf Leclerc fehlte im Ziel nur eine Sekunde. Davor lieferte er sich wunderbare Duelle mit Hamilton, Pérez und den Ferrari-Piloten.



Esteban Ocon – Alpine
Note: 06/10 – Ø 7,00
Im Regen fühlte sich Ocon nicht wohl. Ihm fehlte über eine Sekunde auf Alonso. Das Rennen lief mit einer Risikostrategie gut, bis ihm ein Problem mit der Benzinversorgung einen sicheren siebten Platz raubte.



Pierre Gasly – Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 6,80
Silverstone war wie erwartet ein schwerer Boden für Alpha Tauri. Beim Start stieß Gasly in eine Lücke, die nicht da war, und schob Russell in Zhous Alfa Romeo. Später wurde er selbst abgeräumt. Von seinem Teamkollegen.



Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 03/10 – Ø 6,00
Tsunoda fällt in alte Verhaltensmuster zurück. Den Teamkollegen abzuräumen, ist die Höchststrafe. Dabei hatte er den Startunfall mit einem Frontflügelschaden noch glimpflich überstanden. Das riecht nach einer Strafpredigt.



Sebastian Vettel – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 6,63
Vettel fuhr ein unauffälliges Rennen, das ihm vom 18. Startplatz noch zwei WM-Punkte einbrachte. Da wäre noch mehr drin gelegen. Hätte Vettel in der Safety-Car-Phase Soft-Reifen statt gebrauchter Mediums bekommen.



Lance Stroll – Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,30
Warum die Aston Martin im Regen zu langsam waren, verstand keiner im Team. Auch warum Stroll im Finale mit gebrauchten Mediums fahren musste. Es gab frische Soft-Reifen zuhauf. Zu WM-Punkten fehlten ihm 1,5 Sekunden.



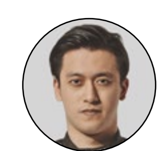
Nicholas Latifi – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 3,90
Verglichen mit den neun Rennen davor war das eine Leistungsexplosion. Obwohl er noch im alten Williams saß, schaffte es Latifi ins Q3. Und der Kanadier behauptete sich bis zur 31. Runde in den Punkterängen.



Alex Albon – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 7,20
Statt in den Punkterängen landete Albon im Krankenhaus. Beim Ausweichen als Folge des Zhou-Unfalls schob Vettel den Williams bei 250 km/h in die Boxenmauer. Schon der Samstag lief unglücklich. Ein Strategiefehler kostete Albon das Q2.



Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 7,70
Die Quali-Niederlage gegen Zhou in Silverstone war eine Überraschung. Im Rennen blieb Bottas unauffällig, wäre aber in den Punkten gelandet, weil er bei seinem Ausfall vor den Haas-Piloten lag. Ein Getriebeschaden stoppte den Finnen.



Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 6,70
Schon wieder qualifizierte sich Zhou für das Q3. Schon wieder im Regen. Dann hatte er einen der spektakulärsten Unfälle der letzten Jahre. Er flog kopfüber über die Absperrungen hinweg. Der größte Sieg war, dass ihm nichts passiert ist.



Mick Schumacher – Haas F1 Team
Note: 09/10 – Ø 6,20
Für Startplatz 19 konnte er nichts. Wegen einer vergessenen Distanzscheibe zog sein Haas nach links. Im Rennen zeigte Schumi seinen wahren Speed und kämpfte die letzten fünf Runden mit Verstappen um Platz 7. Endlich die ersten Punkte.



Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,90
Magnussen war gesundheitlich nicht auf der Höhe und fand lange kein Vertrauen in sein Auto in schnellen Kurven. Erst am Sonntag wurde es besser. Er bescherte Haas noch einen Punkt. Es war seine Entscheidung, in der SC-Phase nicht zu stoppen.

AUS DEM FAHRERLAGER

MAX MIT NETFLIX
Max Verstappen hat sich mit Netflix arrangiert. In den letzten Jahren hatte sich der Weltmeister verweigert, weil ihm die F1-Doku-Serie zu oberflächlich und reißerisch war. Kürzlich hat sich der Red-Bull-Pilot mit den Produzenten getroffen und hat mit ihnen vereinbart: „Ich darf über meine Aussagen noch einmal drüberschauen."

VETTEL WIE MANSELL
Sebastian Vettel drehte am Sonntag im 1992er Williams von Nigel Mansell Demo-Runden für die rennverrückten Engländer. Das Auto mit der roten 5 auf der Nase gehört dem Wahlschweizer: „Ich habe es vor vier Jahren gekauft. Auch weil es die Nummer 5 hat, meine Nummer. Ich fand es eine gute Idee, das Auto in diesem Jahr hier zu fahren. Vor 30 Jahren hat Nigel damit in Silverstone gewonnen."

EIN LITER FÜR 5,95 EURO
Beim Showrun im Williams setzte Vettel setzte seine Umweltkampagne fort. Der Renault-Motor inhalierte rein synthetischen Kraftstoff. Natürlich zu 100 Prozent CO_2-neutral. Die Berliner Firma P1, die in Belgien produziert, lieferte den Kraftstoff: „Renault hat uns die Spezifikation von damals gegeben, und P1 hat sie im Labor nachgestellt. Wir hatten einen Test im Stand in der Fabrik und einen auf einem Flughafen in England. Der Liter hat mich 5,95 Euro gekostet. Ich habe mich mit genug Sprit eingedeckt, falls es noch weitere Demo-Fahrten gibt. Der Preis hört sich hoch an, aber unser Formel-1-Benzin ist mindestens zehn Mal so teuer."


VETTEL

Showrun mit guter Klima-Bilanz

HAMILTON OHNE PIERCING
Die FIA hat sich durchgesetzt. Lewis Hamilton hat zum GP England auch sein Piercing in der Nase entfernt. Auf weiteren Schmuck und die Ringe hatte er schon früher verzichtet.

FRAUEN FÜR DIE FORMEL 1
Der französische Sportwagenbauer Alpine hat in Silverstone das neue Programm „Rac(H)er" vorgestellt, mit dem man Frauen im Motorsport fördern will und mit mehreren Trainingsinstituten zusammenarbeitet. Dafür gründete man einen Fonds, in den jeder Förderer einzahlen kann: „Alpine setzt sich dafür ein, das richtige Finanzierungspaket zu schnüren und auch Sponsoren zu finden." Das Ziel: Eine Rennfahrerin in die Formel 1 zu bringen. Zusätzlich will man aber auch im Unternehmen und im Formel-1-Team mehr Mitarbeiterinnen gewinnen. Der Anteil von Frauen soll basierend auf Leistung in fünf Jahren von 12 auf 30 Prozent steigen.

DIE STONES IM HYDE PARK
Sebastian Vettel und Alfa-Sportdirektor Beat Zehnder hatten es nach dem GP England ziemlich eilig. Beide wollten noch zum Konzert der Rolling Stones. Die Unverwüstlichen spielten am Sonntagabend im Hyde Park in London. Zehnder ist Stones-Spezialist: „Es war schon mein zehntes Konzert mit ihnen."

ALBON MIT TIERHELM
Alexander Albons Familie ist offenbar sehr tierlieb. Seine Geschwister haben acht Katzen, einen Hund und ein Pferd. Sie alle waren auf der Oberseite des Helmes in Kreisform verewigt.



ALBON

Helm-Design mit viel Tierliebe

KOMMENTAR

Zeit, eine Zwischenbilanz zu ziehen. Was haben die neuen Autos und die Budgetdeckelung gebracht? Manche Kritiker behaupten, sie hätten ihre Ziele verfehlt. Es gibt weiter nur zwei Autos, die gewinnen können. Der Abstand zum Mittelfeld beträgt immer noch eine Sekunde. Und so viel mehr überholt wird auch nicht. Ich sehe das nicht so. Ja, es stimmt, dass es zurzeit nur zwei Autos gibt, die auf jeder Strecke gewinnen können. Das war bei einem kompletten Neustart mit Groundeffect-Autos auch nicht anders zu erwarten. Da hat meistens einer die bessere Idee gehabt. Wir können schon froh sein, dass es zwei sind. Es hätte so schlimm wie 2014 kommen können, wo schon nach wenigen Rennen feststand, dass einer der Mercedes-Piloten Weltmeister wird. Immerhin gab es einen Wechsel an der Spitze. Ferrari statt Mercedes. Das wäre ohne die neuen Regeln nicht möglich gewesen. Und vielleicht geht ja bei Mercedes noch der Knoten auf. Dann wären es schon drei Sieganwärter. Der große Abstand des Mittelfeldes kommt in der Tat etwas überraschend. Aber die Lücke wird sich schließen. Dafür sorgt schon der Budgetdeckel. Red Bull und Ferrari haben es trotz Upgrades bis jetzt nicht geschafft, sich weiter abzusetzen. Die neue Formel lässt nicht so viel Luft nach oben. Und die Teams von Alpine bis Williams werden die Spitzenreiter kopieren. So wie es 1979 alle Lotus-Gegner gemacht haben. Am Ende waren die Kopien besser als das Original. Das Mittelfeld jedenfalls liefert klasse Rennen. Ausgang immer offen. Und was die Überhol-Kritik angeht: Es stimmt, dass es kaum mehr Überholmanöver gibt als 2021. Doch das war auch nicht der Plan. Überholen soll schwierig bleiben. Es muss aber möglich sein. Der Zuschauer muss das Gefühl haben, dass es jederzeit passieren könnte. In Silverstone sind viele Fahrer das ganze Rennen lang auf Tuchfühlung gefahren. Das wäre früher unmöglich gewesen. Hinterherfahren ist einfacher geworden. Und genau das war das Ziel. ■



WILHELM

Drei Teams kämpften in England um den Sieg. Es gab jede Menge Duelle



Michael Schmidt
Redakteur

Haben die neuen F1-Autos ihre Ziele erreicht? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Der dritte Saisons

Aus Sicht der Ingenieure startete die Formel-1-Saison nach Bahrain und dem ersten Upgrade-Festival in Barcelona beim GP England zum dritten Mal neu. Welche Ausbaustufe hat am besten funktioniert?

Von: **Michael Schmidt**

Die Show-and-Tell-Liste der FIA war in Silverstone elf Seiten lang. Der Umfang ist ein guter Indikator für die Aktivitäten in den Konstruktionsbüros. Silverstone war nach Barcelona das zweite große Wettrüsten der Saison. Williams brachte ein neues Auto. Aston Martin und Alpine griffen massiv in die Aerodynamik ihrer Autos ein. Mercedes und Red Bull besserten an jeweils vier Stellen nach. McLaren, Alfa-Sauber, Ferrari und Haas brachten kleinere Modifikationen. Nur Alpha Tauri hielt die Füße still.

Der Williams FW44B sieht aus wie eine Kreuzung aus Red Bull und Alpine. Es ist damit das fünfte Team, das die Seitenkästen, die in einer Rampe zur Bodenplatte hin auslaufen, von Red Bull kopiert. Insgesamt zwölf Details haben sich verändert. „Das Profil der Seitenkästen hat den Rest der Änderungen bestimmt. Die Motorabdeckung, der Unterboden, die Kanäle darunter, der Frontflügel und die Bremsbelüftungen sind eine logische Folge der neuen Seitenkästen“, erklärt Technikchef Willy Rampf. Auch unter der Verkleidung hat sich viel getan. Die vorher V-förmig angeordneten Kühler über der Airbox liegen jetzt wie beim Red Bull flach auf. „Und wir haben das Gewicht deutlich reduziert“, verrät Teamchef Jost Capito.



Mercedes hat Rundenzeit gefunden, ohne dass sich in den schnellen Kurven das Bouncing verstärkt hat. Das ist für die Ingenieure ein Quantensprung.

Aus Produktionsgründen wurde nur eine B-Version für Alexander Albon fertig. In den freien Trainingssitzungen deutete sich der Fortschritt bereits an. Albon war über eine Sekunde schneller als Nicholas Latifi im alten Modell.



Wie Red Bull und Alpine: Williams baut den Seitenkasten komplett um. Aus extrem schmal wird lang und breit

AMAAOTORSPORT IMAGES

Dass er in der Startaufstellung hinter dem Teamkollegen stand, war die Strafe für einen strategischen Fehler. Der Unfall beim Start kam im dümmsten Moment. Noch ist Williams knapp an Teilen.

Upgrades müssen reifen

Die Upgrades von Aston Martin und Alpine müssen noch reifen. Nicht nur der Regen kostete Testzeit. An Sebastian Vettels Aston Martin brach der Unterboden, an Esteban Ocons Alpine die Verkleidung rund um die neu verlegten Kühlrippen. In den Fabriken wurden Verstärkungen angebracht. Bei Aston Martin konzentrierten sich die Designer auf den Einlass in die Seitenkästen, den Unterboden und den unteren Heckflügel. „Ein Teil der Änderungen war von Anfang an geplant, wurde aber für Barcelona nicht fertig. Der andere Teil ist das Resultat dessen, was wir nach Barcelona gelernt haben“, erklärte Technikchef Andrew Green. Er gibt zu, dass man beim ersten Einsatz nicht alles aus dem Paket rausgeholt hat. „Wir sind mit zu viel Flügel gefahren.“

Wie so oft haben sich die meisten Teams in ihrem Fortschritt neutralisiert. „Unser Upgrade ist ein paar Zehntel wert, aber das der anderen wahrscheinlich auch“, bedauert Green. Alpine sieht es genauso. Die Franzosen haben ihren A522 nun zum vierten Mal in den letzten fünf Rennen nachgebessert. Mit der Mulde zwischen der neuen Motorabdeckung und den Seitenkästen und dem neuen Unterboden sieht er aus wie ein Zwitter aus Red Bull und Ferrari. „Das ist eine logische Weiterentwicklung unseres Konzepts“, protestiert Einsatzleiter Alan Permane.

Auch Alpine fehlten Kilometer, den Umbau voll zu verstehen. Permane notierte trotzdem einen Fortschritt: „Wenn wir auf einer McLaren-Strecke mit McLaren mithalten können, dann haben wir eine gute Chance, mit diesem Auto Vierter zu werden.“ Und Alpine entwickelt aggressiv weiter. In Spielberg wird ein neuer Heckflügel nachgeschoben.

Evolution statt Revolution

Die Spitzenteams optimierten ihre Autos an ausgewählten Stellen. Ferrari vergrößerte den Unterschnitt der Seitenkästen im Heck. Red Bull operierte an den vorderen Diffusorleitblechen und ging mit der Motorabdeckung hinter dem Cockpit in die Breite. Die Strömung trifft nun über eine waagerechte Fläche schön sauber auf den Unterflügel. Die Ingenieure suchten einen Tag nach der Balance. Dann feuerte Max Verstappen einen Warnschuss ab und war schneller als die Ferrari, die in Silverstone eigentlich als Favoriten galten.

Mercedes trug sechs Modifikationen in der FIA-Liste ein. Es war nicht der große Blickfang dabei, aber viele Detaillösungen wie die am Chassisansatz verkleideten Pushrods und eine im Profil geänderte Bodenplatte, die an den Kanten Zacken statt Löcher aufweist. Die Fahrer spürten deutliche Fortschritte. Der Abstand zur Spitze war so klein wie nie. Teamchef Toto Wolff relativierte: „Ein Teil geht auf das Streckenlayout, ein Teil auf das Upgrade. Die Daten zeigen, dass wir relativ zur Konkurrenz schneller geworden sind.“ Technikchef Mike Elliott freut sich: „Wir haben uns dafür nicht mehr Bouncing in den schnellen Kurven eingefangen. Vom Bouncing war nur noch Red Bull besser als wir.“

McLaren hielt beim Heimspiel die Füße still. „In unserer Barcelona-Version liegt noch Potenzial. Wir warten jetzt erst einmal ab, ob es eine Inflationszulage gibt. Dann können wir besser planen, wie viel Geld noch für Upgrades da ist“, erklärt Teamchef Andreas Seidl. Auch Aston Martin beginnt bereits zu rechnen, wie Technikchef Green einräumt: „Auf dem Papier haben wir noch ein Upgrade für Zandvoort. Das können wir uns aber nur leisten, wenn es bis dahin keine unvorhergesehenen Unfallschäden gibt und der Zeitgewinn die Kosten rechtfertigt.“ ■



WILHELM

Sichtbare Veränderung: Red Bulls Update für die Motorabdeckung



XPB

Alpine gibt weiter Gas: Die Ingenieure ändern abermals die Seitenkästen



MOTORSPORT IMAGES

Blickfang Aufhängung: Mercedes verkleidet den Pushrod am Chassisansatz

Formel 1

Motor-Endstation Juli

Bei der FIA-Weltratsitzung am 29. Juni wurden nur kleine Änderungen beschlossen. Das Motorenreglement für 2026 stand gar nicht auf der Agenda. Darüber soll bis Ende Juli in einem Fax-Votum abgestimmt werden.

Von: **Michael Schmidt**

Die erste Chance wurde vertan. Der FIA-Weltrat beschloss am 29. Juni, dass die Biegetests für die Heckflügelelemente verschärft werden, dass der Sprit bei Hitzerennen generell auf 20 Grad gekühlt werden darf und dass die Teams auch unter Parc-Fermé-Bedingungen bei Bedarf auf eine neuere Motorspezifikation wechseln dürfen. Das wichtigste Thema stand gar nicht auf der Agenda. Die Motorregeln für 2026 werden den Teams nun erst am 8. Juli im Rahmen des Treffens der Formel-1-Kommission in Spielberg präsentiert. Wenn die Regeln wie erwartet ohne Veto durchgehen, soll sie der FIA-Weltrat auf seiner nächsten Sitzung absegnen. Das ist die offizielle Version. Die nächste Weltratsitzung findet erst im Oktober statt. Zu spät für Audi und Porsche. FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem hat den beiden deutschen Premiumherstellern schriftlich versichert, dass der Weltrat vor Ende Juli in einem Fax-Votum die Regeln endlich auf den Weg bringt. ■



SEAN BULL DESIGN

Porsche und Audi wurde das neue Motorenreglement für Juli zugesichert

Formel 1

Wunderformel der FIA

Die FIA hält an ihrem Kampf gegen das Bouncing fest. In einem neuen TD-Vorschlag präsentierte die FIA eine Formel, mit der sie die Stärke der Schläge misst. Sie soll ab dem GP Frankreich gelten.

Von: **Michael Schmidt**

Die FIA hat die umstrittene Direktive TD039 einkassiert und als Ersatz den Teams einen Vorschlag präsentiert, wie die Nachfolge-Version aussehen könnte. Die Technikkommissare haben in Silverstone Messungen durchgeführt und werden das am Red-Bull-Ring fortführen. Außerdem werden die Bodenplatten genauer gecheckt. Die FIA hat bereits schärfere Bestimmungen für die Steifigkeit der Böden und der Schutzplanke darunter angekündigt. Sie darf sich an den Befestigungspunkten vorne und hinten bei einer Kraft von 15 kN über die gesamte Fläche maximal um zwei Millimeter verbiegen.

Um einen Grenzwert für die Stöße zu ermitteln, hat die FIA eine Formel erstellt, die den aerodynamischen Oszillationen eine Zahl zuordnet. Die AOM wird in Joule pro Kilogramm pro 100 Kilometer gemessen. Und das ist die Wunderformel: AOM=100/(2* Daom [Δt * 9.81 * (gvertSDRExtCoG - 3) * rect³g(gvertSDRExtCoG) * rect loop(Nloop)]. Daom ist die Länge der Messstrecke, gvertSDRExtCoG die vertikale Beschleunigung, loop die Zahl der Sektoren in der Mess-Sektion. Im Moment liegt der Grenzwert bei 10J/kg/100km. Sollte er ab dem GP Frankreich drei Mal mehr als 20 Prozent darüber liegen, will die FIA den Sportkommissaren vorschlagen, das Auto auszuschließen. Ferrari-Teamchef Mattia Binotto ärgert sich: „Die Teams müssen selbst sicherstellen, dass ihre Autos sicher sind.“ ■



WILHELM

In Silverstone wurden zu stark hüpfende Autos noch nicht bestraft

NACHRICHTEN

F1-KOMMISSION TAGT
Am Freitag vor Spielberg tagt die F1-Kommission. Neben dem Motorenreglement für 2026 steht auch der Inflationszuschlag, die Anzahl der Sprintrennen und die FIA-Direktive zum Bouncing auf der Agenda. Dazu wird über die Frage diskutiert, ob sich überrundete Fahrer bei einem Safety Car zurückrunden dürfen oder ans Ende des Feldes zurückrelegiert werden.

STRAFE ODER CASH
Im Streit um den Inflationszuschlag für 2022 konkurrieren zwei Vorschläge. Entweder alle Teams bekommen eine Subvention, die nicht zum Budgetdeckel zählt und vom Preisgeld wieder abgezogen wird. Oder die Teams, die das Kostenlimit überziehen, müssen eine Strafe bezahlen, die auf die Teams verteilt wird, die sich an die Regeln halten.

SPA ODER KYALAMI
Der F1-Kalender für 2023 wird erst im August feststehen. Wenn Südafrika dazukommt und China zurückkehrt, sind es 24 Rennen. Sagt China wieder ab, reduziert sich das Programm auf 23 Grands Prix. Sollte Südafrika auch nicht stattfinden, rückt Spa nach. Der erste Teil des Kalenders könnte so aussehen: Bahrain, Saudi-Arabien, Australien, Südafrika, Aserbaidschan.

REIFENTESTS FÜR 2023
Die ersten Reifentests für 2023 haben bereits stattgefunden. Ferrari, Alfa Romeo und Alpha Tauri fuhren in Imola, Ferrari in Mugello. Nach dem GP Österreich geht es mit Red Bull, Williams, Alpine und McLaren weiter. In Monza sind Mercedes, Haas und Aston Martin an der Reihe.

HORNER WARNT
Red Bull-Teamchef Christian Horner sieht in den geplanten Bouncing-Regeln eine große Gefahr: „Die FIA kann uns nicht vorschreiben, wie das Setup auszusehen hat. Da ginge ihr Einfluss zu weit.“

Formel 2

Halo rettet Roy Nissany

Wie in der Königsklasse wurde auch das Formel-2-Wochenende von einem schweren Unfall überschattet. Auch hier rettete der Halo wohl ein Leben.

Von: **Tobias Grüner**

Knapp fünf Stunden, bevor Guanyu Zhou mit seinem Alfa Romeo kopfüber die Zielgerade entlang schlitterte, hielten die Fans in Silverstone schon einmal den Atem an. Roy Nissany hatte sich in der Stowe-Kurve verbremst und drängelte anschließend Dennis Hauger von der Piste. Der Prema rutschte mit gebrochener Aufhängung vorne rechts über die Wiese und hob auf dem hohen Randstein vor dem Vale-Linksknick ab. Ausgerechnet Nissany kreuzte die Flugbahn des Prema. Ohne den Halo am DAMS-Auto wäre Haugers Unterboden wohl direkt mit dem Helm des Israeli kollidiert.



TWITTER: FIA F2

Nissany blieb unverletzt, kassierte für Spielberg aber eine Startplatzstrafe

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jack Doohan	40.42,488 min
2.	Ayumu Iwasa	+ 0,932 s
3.	Enzo Fittipaldi	+ 16,722 s
4.	Théo Pourchaire	+ 17,888 s
5.	Felipe Drugovich	+ 21,717 s
6.	Frederik Vesti	+ 26,830 s
7.	Logan Sargeant	+ 28,284 s
8.	Jehan Daruvala	+ 36,291 s
9.	Marcus Armstrong	+ 38,699 s
10.	Richard Verschoor	+ 43,770 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Logan Sargeant	53.50,586 h
2.	Théo Pourchaire	+ 1,681 s
3.	Liam Lawson	+ 8,994 s
4.	Felipe Drugovich	+ 11,312 s
5.	Frederik Vesti	+ 11,961 s
6.	Jüri Vips	+ 12,276 s
7.	Jehan Daruvala	+ 13,899 s
8.	Marcus Armstrong	+ 17,320 s
9.	Jack Doohan	+ 21,033 s
10.	Jake Hughes	+ 28,297 s

Den Sieg im Hauptrennen sicherte sich Logan Sargeant. Der Carlin-Pilot dominierte von der Pole-Position und bot Verfolger Théo Pourchaire keine Angriffsfläche. Es war der erste Formel-2-Sieg eines US-Amerikaners seit Alexander Rossi 2015. Liam Lawson komplettierte das Podium vor Felipe Drugovich. Der Gesamtspitzenreiter betrieb nach einem verpatzten Start mit Rang 4 noch Schadensbegrenzung. Im Sprint fuhr Titelkonkurrent Pourchaire ebenfalls knapp vor dem Brasilianer über den Zielstrich. Dadurch schrumpfte Drugovichs Vorsprung um sieben auf „nur“ noch 42 Zähler. Den Sieg im Sprint hatte sich Jack Doohan gesichert. Auf halbfeuchter Strecke schnappte sich der Australier nacheinander die vor ihm gestarteten Jüri Vips, Jehan Daruvala und Enzo Fittipaldi. Ayumu Iwasa kam am Ende noch mal nah ran, konnte aber keinen Angriff mehr wagen. ■

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Felipe Drugovich	148
2.	Théo Pourchaire	106
3.	Logan Sargeant	88
4.	Jehan Daruvala	80
5.	Liam Lawson	59

Formel 3

Ein Leclerc darf jubeln

Während Charles Leclerc nach dem britischen Grand Prix Frust schob, konnte Bruder Arthur Leclerc in Silverstone feiern. Den Sieg im Sprint sicherte sich Isack Hadjar.

Von: **Tobias Grüner**

Wenn man mit Red-Bull-Sportchef Helmut Marko über die talentiertesten Junioren in seinem Nachwuchsprogramm spricht, dann steht der Name Isack Hadjar ganz oben auf der Liste. Im Silverstone-Sprint lieferte der erst 17 Jahre alte Franzose eine eindrucksvolle Kostprobe seines Könnens ab. Auf der nicht gerade überholfreundlichen Piste schnappte sich der auf Rang 4 gestartete Hightech-Pilot schon in Runde zwei den MP-Renner von Kush Maini. Wenig später war dann auch Reece Ushijima fällig, bevor sich Hadjar auf die Verfolgung von Victor Martins machte. Der Führende im Gesamtklassement konnte sich lange erfolgreich verteidigen, doch zwei Runden vor Schluss zog Hadjar mit einem starken Manöver außen in Stowe vorbei.

Im Hauptrennen war Williams-Junior Zak O'Sullivan von der Pole-Position gestartet. Hier kam es schon in Runde 6 zur entscheidenden Attacke, als Arthur Leclerc in der Club-Kurve vorbeizog und die Spitze übernahm. Im Kampf um den dritten Podiumsplatz setzte sich Oliver Bearman in der vorletzten Runde mit einem Manöver vor Stowe gegen Caio Collet durch. Martins kam auf Rang 7 ins Ziel und konnte seine Gesamtführung dadurch knapp verteidigen. ■



XPB

Arthur Leclerc fehlen nur noch sechs Punkte auf Spitzenreiter Victor Martins

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Isack Hadjar	32.24,707 min
2.	Victor Martins	+ 0,757 s
3.	Reece Ushijima	+ 1,359 s
4.	Kush Maini	+ 2,916 s
5.	Kaylen Frederick	+ 5,827 s
6.	Roman Stanek	+ 6,549 s
7.	Zane Maloney	+ 7,296 s
8.	Arthur Leclerc	+ 7,693 s
9.	Oliver Bearman	+ 7,988 s
10.	Jak Crawford	+ 8,552 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Arthur Leclerc	45.23,209 h
2.	Zak O'Sullivan	+ 0,913 s
3.	Oliver Bearman	+ 0,964 s
4.	Caio Collet	+ 1,273 s
5.	Isack Hadjar	+ 1,658 s
6.	Jak Crawford	+ 2,349 s
7.	Victor Martins	+ 4,012 s
8.	Jonny Edgar	+ 4,658 s
9.	David Vidales	+ 5,847 s
10.	Reece Ushijima	+ 6,616 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Victor Martins	77
2.	Arthur Leclerc	71
3.	Isack Hadjar	68
4.	Roman Stanek	61
5.	Jak Crawford	60



Sieg gegen die DS-Techeetah: Edoardo Mortara ließ sich in der Hitze Marokkos in keinen Fehler treiben

MOTORSPORT IMAGES

Neuer Leader

Die Formel E erlebte in Marrakesch die nächste Hitzeschlacht. Diesmal triumphierte Edoardo Mortara. DS-Techeetah nutzte auch eine Stallregie nichts. Der Rennkalender für die neunte Saison nimmt Formen an.

Von: **Andreas Haupt**

António Félix da Costa hatte gute Erinnerungen an den letzten E-Prix in Marokko. Hier gewann er 2020 sein erstes Saisonrennen und startete damals seinen persönlichen Lauf zur ersten Formel-E-Meisterschaft. Auch bei der Rückkehr nach Marrakesch sollte der Portugiese bei der Vergabe um den Rennsieg mitmischen. Doch den größten Pokal nahm ein anderer mit: Edoardo Mortara siegte zum dritten Mal in dieser Saison und schnappte sich gleichzeitig die Führung in der Weltmeisterschaft.

Die beiden Protagonisten lieferten sich erst einen Tausendstel-Krimi um die Pole-Position und später ein Duell um den Sieg. Auf eine schnelle Runde setzte sich Félix da Costa um 0,081 Sekunden gegen den Venturi-Fahrer durch. Über die Distanz von 34 Runden drehte Mortara die Reihenfolge zu seinen Gunsten um. Der 35-Jährige übernahm nach etwa zehn Minuten die Spitzenposition, als sein Rivale ein zweites Mal den Attack Mode aktivierte und dabei auch noch hinter Oliver Rowland fiel. In der Folge kontrollierte Mortara das Renngeschehen.

Der Weg zum fünften Karriere-Sieg in der Formel E war allerdings kein leichter. Die DS-Techeetah drückten und griffen an. Mortara wehrte ab – und musste dabei wie seine Kollegen das Display im Auge behalten. Außentemperaturen von rund 33 Grad Celsius verlangten von den Fahrern, die Antriebsbausteine nicht überzustrapazieren. „Die hohen Temperaturen haben es schwer gemacht, die Batterie, die verfügbare Energiemenge und die Reifen zu handhaben“, erklärte der Sieger.

Porsche ohne Punkte

Vielleicht hätte ihn Verfolger Félix da Costa knacken können. Doch DS-Techeetah sprach im letzten Renndrittel eine Stallregie aus. Teamkollege Jean-Éric Vergne wurde auf Mortara losgelassen. Der Franzose kämpfte zwar mit beschädigtem Auto, hatte aber zwischenzeitlich die bessere Pace. Weil es für ihn nicht zum ersten Platz reichte und Vergne in den letzten Runden immer langsamer wurde, kam sein Teamkollege zurück auf die zweite Position. Félix da Costa hegte nach der Teamorder und dem ersten Podest keinen Groll. „Das ist Teil des Spiels. Ich trage das Team-Wappen.“ Jaguar-Fahrer Mitch Evans überrumpelte Vergne spät und entriss ihm den letzten Podestplatz.

Mercedes betrieb Schadensbegrenzung. Stoffel Vandoorne büßte zwar die WM-Führung ein, holte nach Bremsproblemen in der Quali und Startplatz 20 aber immerhin noch vier Punkte. Porsche reiste trotz Startplatz 4 von Pascal Wehrlein ohne Zählbares ab. Ein fehlerhaftes Batterietemperaturmodell bremste Wehrlein besonders in den ersten Runden ein.

Der Kalender für Saison neun ist abgesteckt. 18 E-Prix sollen in 13 Ländern stattfinden. Der Start erfolgt in Mexiko (14.1.). Die Saison endet mit einem Doppelschlag in London (29./30.7). Dazwischen liegen Stationen in Saudi-Arabien, Indien, Brasilien, Deutschland, Monaco, Südkorea, Indonesien und Italien. ■

PRE-SEASON TESTING	VALENCIA, SPAIN	DEC 11-14	R10	SEOUL, SOUTH KOREA*	MAY 20
R1	MEXICO CITY, MEXICO	JAN 14	R11	SEOUL, SOUTH KOREA*	MAY 21
R2	DIRIYAH, SAUDI ARABIA	JAN 27	R12	JAKARTA, INDONESIA	JUN 3
R3	DIRIYAH, SAUDI ARABIA	JAN 28	R13	JAKARTA, INDONESIA	JUN 4
R4	HYDERABAD, INDIA*	FEB 11	R14	TO BE DETERMINED	JUN 24
R5	TO BE DETERMINED	FEB 25	R15	ROME, ITALY	JUL 15
R6	TO BE DETERMINED	MAR 11	R16	ROME, ITALY	JUL 16
R7	SÃO PAULO, BRAZIL*	MAR 25	R17	LONDON, UK	JUL 29
R8	BERLIN, GERMANY	APR 22	R18	LONDON, UK	JUL 30
R9	MONACO, MONACO	MAY 6			

*SUBJECT TO CIRCUIT HOMOLOGATION

FORMULA E

Drei Austragungsorte fehlen noch im nächstjährigen Rennkalender

STAND FAHRER

1. Edoardo Mortara	139 Punkte
2. Jean-Éric Vergne	128
3. Stoffel Vandoorne	125
4. Mitch Evans	124
5. Robin Frijns	81
6. António Félix da Costa	75
7. Nyck de Vries	73
8. Lucas di Grassi	66
9. André Lotterer	61
10. Pascal Wehrlein	55

STAND TEAMS

1. Venturi-Mercedes	205 Punkte
2. DS-Techeetah	203
3. Mercedes	198
4. Jaguar	155

FORMEL E IN MARRAKESCH

10. Rennen am 02.07.2022, 34 Runden à 2,971 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Edoardo Mortara	Venturi-Mercedes	46.45,410 min
2.	António Félix da Costa	DS-Techeetah	+ 2,297 s
3.	Mitch Evans	Jaguar	+ 6,270 s
4.	Jean-Éric Vergne	DS-Techeetah	+ 6,965 s
5.	Lucas di Grassi	Venturi-Mercedes	+ 7,787 s
6.	Nyck de Vries	Mercedes	+ 8,394 s
7.	Jake Dennis	Andretti-BMW	+ 12,084 s
8.	Stoffel Vandoorne	Mercedes	+ 14,541 s
9.	Sam Bird	Jaguar	+ 15,048 s
10.	Oliver Rowland	Mahindra	+ 15,270 s


Scott McLaughlins Eltern waren aus Neuseeland angereist und durften mit aufs Penske-Siegerfoto

MOTORSPORT IMAGES

Familienfeier

Scott McLaughlin feierte in Mid-Ohio seinen zweiten Saisonsieg. Die im Qualifying stark aufgeigenden McLaren schieden im Rennen aus. Will Power sorgte mit einer starken Aufholjagd mal wieder für gute Unterhaltung.

Von: **Tobias Grüner**

Der flüssige und enge Oldschool-Kurs in Lexington ist nicht gerade dafür bekannt, große Rennspektakel zu produzieren. Normalerweise ist ein gutes Qualifying in Mid-Ohio schon fast die halbe Miete. Entsprechend groß fiel der Jubel bei McLaren am Samstag aus, nachdem sich Pato O'Ward die Pole-Position sicherte und Teamkollege Felix Rosenqvist nur knapp dahinter auf Rang 3 landete. O'Ward war damit im neunten Rennen der neunte unterschiedliche Pole-Sitter. Die drei Führenden in der Fahrwertung – Marcus Ericsson, Josef Newgarden und Will Power – mussten von den Plätzen 13, 14 und 21 losfahren. Das zeigt eindrucksvoll, wie ausgeglichen das Niveau im IndyCar-Feld diese Saison ist.

Doch am Sonntag wurde die Reihenfolge ordentlich durcheinandergemischt. Sechs Gelbphasen sorgten für ordentlich Stress an den Kommandoständen. Und auch auf der Strecke wurde mehr Action geboten, als man es erwarten konnte.

Gelbphasen entscheiden

Nach der Feier am Vortag erlebte McLaren im Rennen ein komplettes Waterloo. Rosenqvist strandete schon in Runde 9 mit streikendem Chevy-Motor in der Wiese. Pole-Sitter O'Ward stellte seinen Renner in Runde 54 ab, nachdem seine Motor-Elektronik schon einige Umläufe zuvor begonnen hatte, verrückt zu spielen. Damit endete auch eine kleine Serie. Zuvor konnte der Mann auf Startplatz 1 in Mid-Ohio drei Mal in Folge auch das Rennen gewinnen.


Pole-Sitter Pato O'Ward musste mit Motorenproblemen vorzeitig aufgeben

MOTORSPORT IMAGES

Die Entscheidung um den Sieg fiel schon in Runde 31, als Rookie Kyle Kirkwood mit seinem Foyt-Chevy in Kurve 9 abflog. Vor dem Ausrufen der Gelbphase wartete die Rennleitung noch ein paar Sekunden, um Scott McLaughlin, Colton Herta, Marcus Ericsson und Will Power einen Reifenwechsel zu ermöglichen, bevor die Boxengasse schließt. Der Stopp kurz vor der Neutralisation brachte dem Quartett den Vorteil, die Outlap auf kalten Reifen nicht im Renntempo fahren zu müssen. Dadurch schob sich McLaughlin in Führung, die er bis ins Ziel nicht mehr abgab.

Álex Palou war in Runde 25 sehr früh an die Box abgebogen. Der Undercut spülte den Vorjahresmeister auf Rang 2. Doch über die Strategie ging im letzten Renndrittel nicht mehr viel. Als Tatiana Calderón in Runde 53 ausrollte, nutzten fast alle Piloten die Chance zum zeitsparenden Boxenstopp. Nur Colton Herta, der zuvor auf Platz 3 lag, kam überraschenderweise nicht rein. Die Ansage zum Reifenwechsel wurde per verschlüsseltem Funkspruch übermittelt, doch der Andretti-Pilot konnte den Code in der Hektik nicht entschlüsseln und blieb draußen. Herta übernahm zwar kurz die Spitze, fiel nach dem eigenen zweiten Stopp aber weit zurück.

Davon profitierte unter anderem Will Power. Der Penske-Pilot hatte sich in der Startrunde in Kurve 9 gedreht. Doch vom Ende des Feldes machte der Australier mit einer perfekten Strategie und tollen Überholmanövern Platz um Platz gut. Am Ende seiner Aufholjagd musste sich Power nur McLaughlin und Palou geschlagen geben, die im Schlussstint auf harten Reifen den längeren Atem hatten. Auch Marcus Ericsson und Josef Newgarden betrieben mit den Plätzen 6 und 7 erfolgreich Schadensbegrenzung. So bleibt es im Titelrennen weiter spannend. ■

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 9. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Marcus Ericsson	321
2.	Will Power	301
3.	Josef Newgarden	287
4.	Álex Palou	286
5.	Patricio O'Ward	256
6.	Scott Dixon	254
7.	Scott McLaughlin	252
8.	Alexander Rossi	229
9.	Simon Pagenaud	217
10.	Colton Herta	212

INDYCAR, MID-OHIO (LEXINGTON, OHIO)

9. von 17 Rennen; Renndistanz: 80 Runden (180,64 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	1:46.43,3290 h
2.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 0,5512 s
3.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 3,8415 s
4.	Rinus Veekay	Ed Carpenter-Chevrolet	+ 11,3742 s
5.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 12,3194 s
6.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 13,0700 s
7.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 13,7717 s
8.	Hélio Castroneves	Meyer Shank-Honda	+ 16,8590 s
9.	David Malukas	Dale Coyne-Honda	+ 19,0958 s
10.	Simon Pagenaud	Meyer Shank-Honda	+ 26,1914 s



GTWC

Das WRT-Duo Charles Weerts und Dries Vanthoor holte in Misano zwei Laufsiege

Audi dominiert in Misano

Charles Weerts und Dries Vanthoor konnten ihre Führung in der Sprint-Cup-Wertung beim vorletzten Event der Saison in Misano mit zwei Siegen ausbauen. Ihre einzigen Verfolger, die Mercedes-Piloten Raffaele Marciello und Timur Boguslavskiy, haben im Finale aber noch Titelchancen.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die Saisonrennen 7 und 8 im Sprint Cup der GT World Challenge in Misano wurden unter brütend heißen Bedingungen zum großen Audi-Festival: In Lauf 1 platzierten sich sechs Audi R8 LMS Evo2 in den Top 7, das Audi-WRT-Duo Charles Weerts und Dries Vanthoor feierte zwei überlegene Laufsiege und konnte die Meisterschaftsführung gegen ihre härtesten Widersacher auf 11,5 Punkte ausbauen. Vor dem Finale des Sprint Cups in Valencia Mitte September haben somit nur noch zwei Teams realistische Titelchancen: das WRT-Duo Weerts und Vanthoor (#32) sowie die Mercedes-Piloten Timur Boguslavskiy und Raffaele Marciello (#89) aus dem Team Akkodis-ASP-Mercedes. Der Rest des Feldes war auch in Italien nur bestenfalls Staffage für den großen Zweikampf an der Spitze.

Die Fans der GTWC-Serie werden sich dunkel daran erinnern, dass Audi schon im Vorjahr die Rennen im italienischen Misano dominierte, offenbar taugt der Kurs den Mittelmotorflundern. Dass die Teams aus der italienischen GT-Serie kürzlich nochmals in Misano testeten, war sicher auch kein Nachteil, denn der große Vorteil der Audi lag im Setup-Bereich und bei der Reifennutzung. Denn in Misano brannte die Luft: Über 40 Grad Lufttemperatur und 50 Grad Streckentemperatur stellten hohe Ansprüche an das GT3-Setup.

WRT: die pure Dominanz

Das WRT-Duo Weerts und Vanthoor stach trotzdem heraus: Beide Rennen nahm man von der Pole-Position aus in Angriff, in beiden Rennen dominierte man die Pace an der Spitze. Auch die Safety-Car-Phasen in den beiden Läufen brachten das belgische Fahrerduo niemals aus dem Konzept – die pure Dominanz.

> „Wir konnten im ersten Rennen nicht viel mehr tun als mit Platz 2 Schadensbegrenzung zu betreiben. Der WRT-Audi war einfach zu schnell.“
>
> AMG-Pilot Raffaele Marciello

Die Konkurrenz war bereits dezimiert, bevor sich die Startflagge überhaupt gesenkt hatte: Das Akkodis-ASP-Team, für das die Meisterschaftsanwärter Timur Bogukslavskiy und Raffaele Marciello starten, vergeigte das Qualifying für das zweite Auto von Jules Gounon und Jim Pla mit einem Schreibfehler: Weil man das Formular für die Fahrerreihenfolge im Qualifying falsch ausfüllte, musste der zweite Akkodis-ASP-Daimler von hinten losfahren. Zwar konnten sich Gounon und Pla in den Rennen wieder nach vorne ackern, aber ihre Teamkollegen konnten sie im Meisterschaftsduell gegen WRT so nicht unterstützten.

So kam, was kommen musste: In Rennen 1 übernahm Weerts das Kommando von der Pole-Position, auch eine Safety-Car-Phase wegen eines Unfalls zwischen Hugo Delacour (AF-Corse-Ferrari) und Aurélien Panis (Saintéloc-Audi) konnte den Belgier nicht stoppen: Nach der Rennfreigabe setzte er sich abermals ab und baute seinen Vorsprung sukzessive auf über sechs Sekunden aus, bevor er seinen WRT-Audi an Teamkollege Dries Vanthoor übergab.

Bis zum Pflichtboxenstopp in Lauf 1 spielten nur drei Autos eine tragende Rolle: der WRT-Audi, der Akkodis-ASP-Mercedes und – etwas überraschend – der JP-Motorsport-McLaren 720S GT3 von Vincent Abril und Dennis Lind (#112). Abril konnte den McLaren in der Spitzengruppe halten, doch beim Boxenstopp büßten die Briten 13 Sekunden auf die Topteams von Mercedes und Audi ein.

Damit wurde der Kampf um den Sieg zum Zweikampf zwischen WRT und Akkodis-ASP. Dries Vanthoor konnte sich nach dem Stopp jedoch gleich wieder von Raffaele Marciello absetzen und hatte im Ziel fast sechs Sekunden Vorsprung.

„Wir haben in Imola maximale Punkte geholt, aber Mercedes wurde zweimal Zweiter – so ist der Abstand vor dem Finale weiter gering.“

WRT-Pilot Dries Vanthoor

„Wir konnten ehrlich gesagt nicht viel tun“, erklärte Marciello im Ziel nach Lauf 1. „Ich konnte zwar nach dem Boxenstopp etwas Zeit gutmachen, aber es war schnell klar, dass wir den WRT-Audi nicht mehr abgefangen hätten. Also haben wir Schadensbegrenzung betrieben und so viele Punkte wie möglich mitgenommen.“ Bemerkenswert war höchstens noch Platz 3 für das Silber-Duo Thomas Neubauer und Benjamin Goethe (#30), doch in der Meisterschaft der Silber-Klasse liegt das Ferrari-Duo Pierre Alexandre Jean und Ulysse de Pauw nach acht von zehn Rennen weit in Front.

WRT mit schnellen Stopps

Beim Qualifying für den zweiten Lauf am Sonntagmorgen zog Mercedes abermals den Kürzeren: Drei Audi R8 markierten die ersten drei Plätze, Mercedes-Pilot Raffaele Marciello (#89) folgte mit einer halben Sekunde Rückstand auf Startplatz 4. Damit war er immer noch Best-of-the-Rest, denn der schnellste Ferrari lag auf Platz 6, der beste Porsche folgte auf Position 8 und der McLaren auf Platz 9.

Das Rennen glich dann über weite Strecken eher einer Prozession: Dries Vanthoor führte beim Start vor den Markenkollegen Christopher Haase (#11) und Christopher Mies (#33), dahinter folgte Marciello als bester Nicht-Audi. Gleich in Runde 1 sorgte ein Unfall für eine SC-Phase, nach dem Restart konnte sich Vanthoor sofort wieder aus dem Staub machen und baute seinen Vorsprung auf die Verfolger auf über fünf Sekunden aus.

WRT dominierte nicht nur auf der Strecke, sondern auch in der Boxengasse: Die Boxencrew des belgischen Topteams fertigte den Audi mit der Startnummer 32 in 64 Sekunden ab – einer der schnellsten Boxenstopps im gesamten Starterfeld.

Audi: 7 Siege in 9 Rennen

Dahinter konnten die Fans einen unterhaltsamen Dreikampf zwischen den zwei verfolgenden Audis von Haase und Mies sowie dem Akkodis-ASP-Mercedes von Marciello verfolgen. Der Italiener stach als Letzter aus der Führungsgruppe an die Box, das Akkodis-Team fertigte den AMG in 63 Sekunden ab – acht Sekunden schneller als die Audi-Teams Car Collection (#11) und WRT (#33). Damit lag der Mercedes wie schon in Lauf 1 wieder auf Platz 2, und Schlussfahrer Boguslavskiy konnte die Position vor den beiden Audi bis zum Zieleinlauf halten. Auch eine späte SC-Phase nach einem Crash von Audi-Pilot Lorenzo Patrese änderte nichts mehr an der Reihenfolge. Vanthoor konnte sich beim Restart eine Runde vor Ende sofort wieder um 2,1 Sekunden vom Mercedes absetzen.

Damit holten Audi und WRT ihren siebten Sieg bei neun Imola-Rennen. „Das war ein gutes Wochenende für uns, weil wir maximale Punkte holen konnten“, so Vanthoor. „Natürlich wäre es besser gewesen, wenn der Mercedes nicht zweimal Zweiter geworden wäre, somit ist der Punkteabstand für das Finale in Valencia weiterhin gering.“ Nicht zu vergessen: Mercedes war im vergangenen Jahr bei den Sprint-Cup-Rennen in Valencia sehr schnell, Weerts und Vanthoor haben den Titel noch nicht in der Tasche.

Der ehemalige Moto-GP-Superstar Valentino Rossi verbuchte in Imola zusammen mit seinem WRT-Teamkollegen Frédéric Vervisch mit Platz 5 in Lauf 2 sein bisher bestes Saisonresultat in der GTWC. „Es freut mich, dass wir in Rennen 2 endlich unser Potenzial aufzeigen konnten“, so Rossi. „Unsere Startposition war zwar eher mittelmäßig, aber Frédéric konnte gleich beim Start fünf Plätze gutmachen, dazu hatten wir einen schnellen Boxenstopp und eine fehlerfreie Fahrt, was am Ende mit Platz 5 belohnt wurde.“

In der kombinierten Gesamtwertung der GTWC führt ebenfalls das Duo Weerts/Vanthoor vor Mercedes-Pilot Raffaele Marciello, doch nur mit 0,5 Punkten Vorsprung. Hier wird das 24h-Rennen in Spa Ende Juli den Ausschlag geben, weil dort doppelte Punkte vergeben werden. ■



GTWC

Das AMG-Duo Boguslavskiy und Marciello hat noch intakte Titelchancen



GTWC

Valentino Rossi holte beim Sprint Cup mit Platz 5 sein bestes Resultat

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

SIEBTER SAISONLAUF IN MISANO (ITA)

Länge der Strecke: 4,226 km; **Renndistanz:** 37 Runden = 156,362 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 LMS GT3	1:00.28,260 h
2.	Pro	#89	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis-ASP-AMG GT3	+5,608 s
3.	Silver	#30	Neubauer/Goethe	WRT-Audi R8 LMS GT3	+16,399 s
4.	Pro	#11	Haase/Gachet	Car-Collection-Audi R8	+17,938 s
5.	Pro	#66	Schothorst/Marschall	Attempto-Audi R8 GT3	+28,343 s
6.	Pro	#33	Simmenauer/Mies	WRT-Audi R8 LMS GT3	+28,501 s
7.	Silver	#26	Baert/Legeret	Saintéloc-Audi R8 GT3	+40,726 s
8.	Silver	#53	De Pauw/Jean	AF-Corse-Ferrari 488 GT3	+42,139 s
9.	Silver	#87	Stevenson/Drouet	Akkodis-ASP-AMG GT3	+42,970 s
10.	Pro	#88	Gounon/Pla	Akkodis-ASP-AMG GT3	+43,769 s

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

ACHTER SAISONLAUF IN MISANO (ITA)

Länge der Strecke: 4,226 km; **Renndistanz:** 35 Runden = 147,910 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	1:00.30,602 h
2.	Pro	#89	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis-ASP-AMG GT3	+2,125 s
3.	Pro	#11	Gachet/Haase	Car-Collection-Audi R8	+2,972 s
4.	Pro	#33	Simmenauer/Mies	WRT-Audi R8 LMS GT3	+3,388 s
5.	Pro	#46	Rossi/Vervisch	WRT-Audi R8 GT3	+4,350 s
6.	Pro	#88	Gounon/Pla	Akkodis-ASP-AMG GT3	+4,805 s
7.	Pro	#663	Costa/di Folco	Imperiale-Huracán GT3	+5,310 s
8.	Silver	#53	De Pauw/Jean	AF-Corse-Ferrari 488 GT3	+5,795 s
9.	Silver	#99	Schöll/Aka	Attempto-Audi R8 GT3	+6,136 s
10.	Silver	#30	Neubauer/Goethe	WRT-Audi R8 LMS GT3	+6,383 s

Caddy schlägt zurück

Beim achten Rennen zur IMSA-Serie auf dem flüssigen und schnellen Kurs in Mosport galt Acura als Favorit – wie schon eine Woche zuvor beim Doppelsieg in Watkins Glen. Doch es kam anders: Zehn Minuten vor Rennende trickste Caddy-Pilot Van der Zande den führenden Acura aus.

Von: **Marcus Schurig**



IMSA

Der Cadillac von Chip Ganassi Racing #01 holte in Mosport einen unerwarteten Sieg gegen die beiden Acura-DPI

Die Gefechtslage für das Rennen in Mosport war klar: Wieder ein schneller und flüssiger Kurs, der den Acura-DPI wie auf den Leib geschneidert ist. Tom Blomqvist holte im Meyer Shank-Acura (#60) die Pole Position, dahinter der zweite Acura von Wayne Taylor Racing – den Cadillac-DPI fehlten mindestens eine halbe Sekunde auf die Pole-Zeit von Acura.

Alle wetteten auf einen weiteren Acura-Doppelsieg, so wie eine Woche zuvor auf dem ähnlich flüssigen Kurs in Watkins Glen. Doch da hatten die Buchmacher die Rechnung ohne den Chip-Ganassi-Cadillac von Renger van der Zande und Altstar Sébastien Bourdais (#01) gemacht. Das Duo hatte mit Platz 6 ein katastrophales Qualifying, nach dem Warmup am Sonntag wurde das Setup komplett umgebaut. „Das war schon fast eine Verzweiflungstat“, gab Renger van der Zande nach dem Rennen zu.

Sieg trotz Lenkproblemen

Das Setup war nun deutlich besser, das Auto aber schlechter, weil das Team im Rennen plötzlich von Lenkungsproblemen geplagt wurde: Die Servounterstützung setzte zuerst häufiger aus, später fiel sie ganz aus – und das auf einer Strecke mit vielen superschnellen Kurven!

Die Umstände waren also nicht für einen Sieg angerichtet, dennoch schaffte Renger van der Zande im Schlusssprint das Unmögliche: Als der führende Acura von Tom Blomqvist zehn Minuten vor Ende von einem GTD-Pro-Auto aufgehalten wurde, schlüpfte der Holländer mit einem beherzten Manöver durch

„Das Rennen haben wir nur dank der sensationellen Leistung von Renger gewonnen. Ich habe keine Ahnung, wie er das noch hinbekommen hat!“

Ganassi-DPI-Pilot Bourdais

und holte den Sieg – trotz der massiven Lenkungsprobleme. Teamkollege Bourdais war begeistert: „Das Rennen haben wir nur dank der sensationellen Leistung von Renger gewonnen. Wir hatten das ganze Rennen über massive Probleme mit der Servolenkung, was in Mosport extrem unangenehm ist. Ich habe keine Ahnung, wie es Renger geschafft hat, trotz der Probleme zu siegen! Er hat den Verkehr offenbar perfekt gelesen – und dann kaltschnäuzig zugeschlagen.“

Blomqvist und Jarvis landeten so im fünften Rennen in Folge auf Platz 2. „Das ist zwar frustrierend, beschert uns aber gute Punkte“, so Jarvis. Das Meyer-Shank-Duo führt die Meisterschaft mit 56 Punkten Vorsprung auf die WTR-Markenkollegen Ricky Taylor und Filipe Albuquerque an, die in Mosport nach einem Reifenschaden und einem Unfall nur auf Platz 6 ins Ziel kamen. Bourdais und Van der Zande liegen jetzt auf Platz 3, ihr Punkterückstand beträgt bei noch zwei zu fahrenden Rennen 148 Zähler.

In der GTD-Pro-Klasse für werksunterstützte GT3-Teams hatte Porsche nach einer langen Durststrecke endlich mal wieder Grund zum Jubeln: Mathieu Jaminet und Matt Campbell siegten im Porsche 911 GT3 R von Pfaff Motorsport, im Ziel hatten sie nur 1,4 Sekunden Vorsprung auf die Werks-Corvette von Antonio García und Jordan Taylor. Für das Porsche-Team Pfaff Motorsport war es ein perfektes Wochenende: Pole-Position, Sieg beim Heimspiel in Kanada, dazu führte der Elfer fast über die komplette Renndistanz. „Ich musste am Ende schon ganz schön hart für den Sieg kämpfen, denn erstens war unser Auto nicht einfach zu fahren, und zweitens war die Corvette wirklich stark“, erklärte Jaminet im Ziel. Die DPI-Teams bestreiten noch zwei Rennen, die GT-Teams starten zusätzlich in Lime Rock und auf dem Virginia International Raceway. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

ACHTER SAISONLAUF: MOSPORT (KANADA)

Länge der Strecke: 3,957 km; **Renndistanz:** 123 Runden = 486,711 km; **Pole-Positions: DPI:** Tom Blomqvist; MSR-Acura (#60): 1.04,304 min; **GTD-Pro:** Mathieu Jaminet; Pfaff-Porsche 911 (#9): 1.15,468 min; **Schnellste Runden: DPI:** Blomqvist (#60): 1.05,987 min; **GTD-Pro:** Juncadella (#79): 1.16,565 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	DPI	#01	Bourdais/Van der Zande	CGR-Cadillac DPI	2:40.31,158 h
2.	DPI	#60	Blomqvist/Jarvis	MSR-Acura DPI	+3,509 s
3.	DPI	#31	Pla/Derani	Whelen-Cadillac DPI	+4,272 s
4.	DPI	#02	Bamber/Lynn	CGR-Cadillac DPI	+4,704 s
5.	DPI	#5	Vautier/Westbrook	JDC Miller-Cadillac DPI	+5,785 s
6.	DPI	#10	Taylor/Albuquerque	WTR-Acura DPI	+15,025 s
7.	LMP3	#54	Bennett/Braun	Core-Ligier JS P320	+8 Runden
8.	LMP3	#36	Andretti/Chavez	Andretti-Ligier JS P320	+8 Runden
9.	LMP3	#30	Balogh/Grist	JR III-Ligier JS P320	+8 Runden
10.	LMP3	#13	Fidani/Marcelli	AWA-Ligier JS P320	+9 Runden
11.	GTD-P	#9	Campbell/Jaminet	Pfaff-Porsche 911 GT3 R	+12 Runden
12.	GTD-P	#3	García/Taylor	Corvette Racing-C8.R GTD	+12 Runden
13.	GTD-P	#23	Gunn/Riberas	Heart Racing-Vantage GT3	+12 Runden
14.	GTD	#27	Martin/De Angelis	Heart Racing-Vantage GT3	+12 Runden
15.	GTD	#57	Ellis/Ward	Winward-AMG GT3	+12 Runden

European Le Mans Series (ELMS): Dritter Lauf in Monza

ELMS: IDEC-Sieg trotz Penalty

Das französische IDEC-Team mit den Piloten Paul Loup Chatin, Patrick Pilet und Paul Lafarque holte den Sieg beim dritten Lauf zur European Le Mans Series (ELMS) in Monza. Das belgisch-deutsche Team von Bernhard Mühlner schaffte mit Platz 3 das erste LMP2-Podium.

Von: **Marcus Schurig**

Das IDEC-Team beendete mit dem Sieg eine lange Durststrecke, die bis ins Jahr 2019 zurückreicht, als man den ELMS-Meistertitel in der LMP2-Klasse einfahren konnte. Auch beim dritten ELMS-Lauf in Monza sah es zunächst nicht einem Sieg aus: Das Trio Chatin, Pilet und Lafarque nahm das Rennen nur vom neunten Startplatz aus in Angriff, konnte sich aber dank gutem Speed, passender Taktik und vier SC-Phasen sukzessive nach vorne arbeiten.

Patrick Pilet konnte nach einem Stopp erstmals Führungsluft schnuppern, doch das Team musste noch einen 20-Sekunden-Strafstopp wegen eines Gelbverstoßes absitzen. IDEC-Schlussfahrer Paul Loup Chatin konnte mit einer starken Fahrt in der Schlussphase wieder die Führung erobern und den ersten ELMS-Sieg für das IDEC-Team seit drei Jahren einfahren. Platz 2 ging an Panis Racing, das Prema-Orlen-Team verlor den dritten Rang wegen einer nachträglichen Zehnsekunden-Zeitstrafe – womit das Team Mühlner Motorsport mit den Piloten Laurent/Kaiser/De Wilde seinen ersten Podestplatz in der LMP2-Klasse feiern konnte.

Das deutsche Proton-Competition-Team mit der Nummer 77 holte mit den Piloten Christian Ried, Gianmaria Bruni und Lorenzo Ferrari auf ihrem Porsche 911 RSR den Sieg in der LM GTE-Klasse, obwohl man das Rennen nur auf Platz 2 beendet hatte. Der Iron-Lynx-Ferrari von Davide Rigon, Matteo Cressoni und Claudio Schiavoni verlor den Sieg wegen einer nachträglichen Strafe, nachdem man in der Auslaufrunde ohne Benzin liegen geblieben war. ■



MOTORSPORT-IMAGES

IDEC Sport holte den ersten LMP2-Sieg in der ELMS seit 2019

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

MACAU GP: FINALE ABGESAGT

Der FIA-Weltrat hat bei seiner letzten Sitzung Ende Juni die Ausrichtung des GT3 Weltfinales in Macau ausgesetzt. Von der Absage sind auch der Formel-3-Weltcup sowie das WTCR-Finale auf dem Guia Circuit betroffen. Der Grund für die Absage waren die weiterhin hohen Corona-Inzidenzen, gepaart mit den daraus resultierenden Reise- und Quarantäne-Bestimmungen. Damit finden zum dritten Mal in Folge keine FIA-Rennen im Rahmen des Macau GP statt.

ALPINE: LMP2-PROJEKT 2023

Das Alpine-Signatech-Team aus der Sportwagen-WM (WEC) darf 2023 nicht noch einmal mit seinem alten Oreca-LMP1-Wagen an den Start gehen. Teamchef Philippe Sinault plant nun für 2023 ein Übergangsjahr in der LMP2-Klasse, denn ab 2024 kehrt Alpine mit einem neuen Fahrzeug nach LMDh-Reglement in die Topklasse des Langstreckensports zurück. „Wir können uns wegen der Rückkehr in die Topklasse 2024 kein Jahr Pause leisten“, sagt Sinault. „Daher werden wir 2023 ein oder zwei LMP2-Autos an den Start bringen.“

WM-DEBÜT FÜR PEUGEOT

Beim 6h-Rennen der WEC am kommenden Wochenende in Monza tritt Peugeot zum ersten Mal mit dem neuen Hypercar 9X8 an. Olivier Jansonnie, Technikchef der Peugeot-Sportabteilung, hofft auf eine faire BOP-Einstufung, die sich nach seiner Ansicht deutlich von der BOP für den zweiten involvierten Hypercar-Hersteller, Toyota, unterscheiden sollte, weil die Franzosen mit einer anderen Reifenspezifikation starten.

ANDRETTI MIT ALPINE-DEAL?

US-Teamchef Michael Andretti hat Verhandlungen mit Alpine/Renault aufgenommen, mit dem Ziel, ab 2024 zwei LMDh-Fahrzeuge in der nordamerikanischen IMSA-Serie einzusetzen. Alpine-CEO Laurent Rossi hat bereits öffentlich erklärt, dass ein IMSA-Einsatz parallel zur Sportwagen-WM die optimale Nutzung der neuen Reglements-Synergien sicherstellen würde.



MOTORSPORT-IMAGES

JOTA: WM-SIEGE ALS ZIEL

Das britische Jota-Team, das vor wenigen Wochen die LMP2-Klasse beim 24h-Rennen in Le Mans gewann und im nächsten Jahr einen Porsche 963 LMDh in der WEC einsetzt, hofft auf realistische Siegchancen – auch gegen das Penske-Team. „Das Reglement ist so formuliert, dass Werksteams keinen Vorteil haben sollten, auch weil die technische Entwicklung nach der Homologation eingefroren wird“, sagt Jota-Teamchef Sam Hignett. „Damit sollten wir in der Lage sein, um WM-Siege zu kämpfen.“

RED BULL

Rallycross-Elektrifizierung verzögert sich weiter

Vor allenfalls halber Kulisse drehte das Feld mit klassischen Verbrennern seine Runden

Wann kommen sie denn nun, die elektrischen Supercars in der Rallycross Weltmeisterschaft? Im schwedischen Höljes vor 22 400 Zuschauern sollte es eigentlich losgehen, doch wieder verschiebt sich die Premiere um einige Wochen nach hinten.

Von: **Sven Kopf**

Nicht überall, wo FIA WorldRX draufsteht, ist auch die Weltmeisterschaft drin. Es war zwar bereits in der vergangenen Saison klar, dass die Europameisterschaft (ERX) früher in die Saison 2022 starten würde als die elektrischen Supercars mit WM-Prädikat. Zwar hieß das legendäre Rallycross-Festival in den schwedischen Wäldern WorldRX of Sweden, doch war bis auf einzelne prominente Gaststarter wie Johan Kristoffersson (VW) oder Andreas Bakkerud (Audi) nicht viel WM-Flair zu verzeichnen. Lag es daran oder an den schlechten Erinnerungen an 2021, als die Fans statt Waldparty zu feiern nur unter strengen Auflagen dem sonstigen Saisonhöhepunkt beiwohnen konnten, jedenfalls waren die Campingplätze allenfalls halb gefüllt.

Ursprünglich hieß es, die Gebrüder Hansen würden ein paar Runden mit ihren elektrischen Peugeot drehen, aber daraus wurde nichts. Niklas Grönholm stellte einen elektrischen Hyundai zur Schau, doch dabei handelte es sich nur um ein Demo-Auto. „Es ist noch kein einziges Auto fertig“ gesteht Arne Dirks. Der Verantwortliche der Rallycross-Sparte der Promoter GmbH versucht sich in Vorwärtsverteidigung. „Wenn wir etwas machen, dann richtig. Wir wollen von Beginn an ein gutes Teilnehmerfeld. Alle Teams arbeiten daran, dass es klappt. Bei Johan Kristoffersson arbeiten sie zum Beispiel in zwei Schichten.“

> „Es ist noch kein Auto fertig. Alle Teams arbeiten daran, dass es klappt, bei Kristoffersson in zwei Schichten.“
>
> Arne Dirks, Promoter

Vor allem der zweimonatige Corona-Lockdown in Schanghai mit der Schließung des größten Containerhafens der Welt erschwert der Szene einen reibungslosen Start. „Die Lieferketten sind das größte Problem“, stöhnt Dirks, und er wünscht sich mehr Verständnis für die schwierige Situation, in der sich alle derzeit befinden. Wöchentliche Meetings zwischen dem Promoter und den Teams der WRX halten alle auf dem Laufenden und sollen rasche Lösungen her-



KOPF

Bei Eisrenn-Champion Jean-Baptiste Dubourg flogen die Fetzen



KOPF

Spielten am Ende keine Rolle: Kristoffersson und Bakkerud



KOPF

Der einzige neue E-Renner von Grönholm parkte nur



KOPF

Bauchlandung für Oliver Solberg: Unterboden zu schwer, Sieg aberkannt

vorbringen. Die unerbittlichen Kontrahenten auf der Piste werden zu einem großen Team zusammengeschweißt – wenn alles ideal verläuft, sollen beim Rennen auf dem Nürburgring in wenigen Wochen acht bis zehn elektrische Supercars gegeneinander antreten.

Die Szene hört die Botschaft wohl, allein, es fehlt der Glaube. Zwar bestätigte der FIA-Weltrat erst in der Vorwoche den geltenden WM-Kalender und nominierte den Grand-Prix-Kurs von Barcelona als Saisonfinale für den bisher noch vakanten Termin am letzten Oktoberwochenende, in Höljes kursierten dagegen Gerüchte über eine Absage des WM-Auftakts auf dem Nürburgring am letzten Juli-Wochenende. Pessimisten sehen schon das Todesurteil der eWRX gesprochen, klar ist aber auch: Die WM-Teams, die sich für die Elektrifizierung der Supercars entschieden haben, sind keine Freizeit-Schrauberbuden, sondern professionelle Rennställe mit den weltbesten Fahrern und dem nötigen Willen, das stotternd anlaufende Thema zum Erfolg zu führen. Von Kristoffersson bis Hansen, die großen Namen haben ihr Schicksal eindeutig mit der Elektrifizierung verknüpft.

Das neue sportliche Regelwerk ist gewöhnungsbedürftig. Die wohl einschneidendste Veränderung ist der Wegfall der Punkte für die Qualifikation oder die Semifinals. Nur wer das Finale erreicht, hat Aussicht auf ein volles Punktekonto. In der Finalphase gibt es auch keine Startreihen mehr, sondern einen Pulkstart wie in den Vorläufen. Es gibt keine Startreihe mehr, Vorteile bieten sich allenfalls bei der Wahl der kürzeren Innenbahn oder dem Startplatz mit etwas besserem Grip. Der Begriff „Progression" als entscheidende Phase für die Zusammenstellung der Semifinals scheint insoweit geradezu ideal ausgewählt. Progression bedeutet für den Promoter einen besonderen Höhepunkt. Im Steuerwesen versteht man darunter die Zunahme des Steuersatzes bei wachsender Bemessungsgrundlage. Spektakel oder trockene Kost – das muss sich noch zeigen.

Dirks verteidigt sich: „Wir diktieren so etwas nicht von oben herab, sondern stehen auch hier im engen Austausch mit den WRX-Teams. Wir wollen den Sport dadurch spektakulärer und für die Zuschauer leichter verständlich machen." Ob dies mit dem komplizierteren Modus für den Einzug ins Finale gelungen ist, muss sich erst erweisen.

Immerhin, trotz allem Sand im Getriebe, es gab auch Rennaction mit gewohnter Verbrennertechnik. Die Publikumslieblinge und Favoriten Bakkerud und Kristoffersson strandeten im Finale mit technischen Problemen. Junior Oliver Solberg hatte das Rennwochenende dominiert und gesiegt, tanzte auf dem Dach seines Hyundai und gab mit tränenerstickter Stimme mühsam ein Interview – doch ein zu schwerer Unterfahrschutz führte später zu seiner Disqualifikation. Zwar erkannten die Stewards an, dass ein schwereres Auto sicher keinen Wettbewerbsvorteil böte, ein niedrigerer Schwerpunkt allerdings schon. Solbergs Team- und Markengefährte Anton Marklund wurde daher zum Sieger gekürt – für ihn wurde es der zweite Sieg im zweiten Rennen.

Aus deutscher Sicht gab es eine gelungene Premiere: Bei den frontgetriebenen 1600ern gab Nils Volland sein EM-Debüt im Team seines Vaters Rolf. Mit dem Audi A3 von Volland-Racing legte er im Semifinale einen Blitzstart hin, wurde jedoch vom verdutzten Jan Cerný (Skoda) in den Fangsand gekegelt und verpasste dadurch das Finale. Es sind große Fußstapfen, in die der 21-Jährige tritt. Volland Senior wurde zweimal Autocross-Europameister und war Seriensieger in der Deutschen Rallycross-Meisterschaft. Trat er selbst in der ERX an, war er immer für einen Sieg gut. Der Filius hofft, dass Talent und Erfahrung auf ihn abfärben. ■

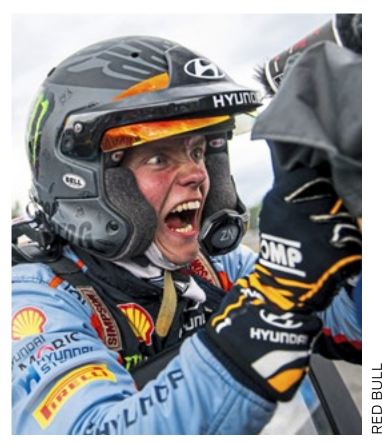


KOPF

Wie der Vater, so der Sohn? Nils Volland gab sein internationales Debüt


RED BULL

Gestartet wird jetzt durchgehend nebeneinander und immer zu fünft


RED BULL

Solberg: Zu früh gefreut


RED BULL

Marklund: Souveräner EM-Leader

FINALE

1.	Marklund	Hyundai i20
2.	Dubourg	Peugeot 208
3.	Bakkerud	Audi S1
4.	Kristoffersson	VW Polo
DSQ	Oliver Solberg	Hyundai i20

EM-STAND FAHRER

1.	Anton Marklund	40 Punkte
2.	Janis Baumanis	22
3.	Enzo Ide	19
4.	Jean-Baptiste Dubourg	18
5.	Sivert Svardal	17



Kolbenfresser: Der feine Fech Fech verstopfte in Kenia die Atemwege der Autos

ROESELER

Rallye-WM

Sand unter bei der Safari

An den Strecken der Rallye Kenia scheiden sich die Geister. So spektakulär die Bilder, so massiv die Kritik aus den Reihen der Teams. M-Sport-Teamchef Richard Millener warnt vor einer Kostenexplosion.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Bilder der Rallye Kenia sind spektakulär. Mehr noch: „Die Menschen, die Atmosphäre und die Landschaften sind einfach fantastisch", schwärmt Richard Millener und betont: „Für uns steht es außer Frage, dass wir so eine besondere Veranstaltung und eine Rallye auf dem afrikanischen Kontinent brauchen, und dass die Safari Rallye in den WM-Kalender gehört. Ebenso so wichtig ist aber, dass die Organisatoren sicherstellen, dass man einen WM-Lauf mit den aktuellen Wettbewerbsautos auch bewältigen kann."

Nicht nur der M-Sport-Teamchef klagt. Verständlich, nur elf der 40 gestarteten Fahrzeuge kamen ohne Restart durch die mitunter schon gekürzten Wertungsprüfungen, darunter zwei ältere Mitsubishi und ein Subaru aus dem nationalen Feld. In der WRC2 strichen vier von acht Teams die Segel, drei davon mit Motorschaden. „Der feinsandige Fech Fech war einfach zu viel und das Triebwerk trotz aller Filter und Services irgendwann am Ende", erklärt Motorsport-Italia-Teamchef Bruno de Pianto und ärgert sich: „Abenteuer hin oder her. Egal wie viel Zeugs wir in den Container packen: Die Chancen durchzukommen waren mit unseren Autos eher gering. Das steht in keinem Verhältnis zu unserem Budget."

Millener bläst ins gleiche Horn: „Das größte Problem sind die enormen Kosten. Natürlich könnte man das technischen Reglement ändern und für Kenia spezielle Teile zulassen. Sobald aber einer anfängt, müssen die anderen nachziehen, und das kostet sehr viel Geld. Viel einfacher wäre es, die Strecken sorgfältiger auszuwählen und die Abschnitte mit Fech Fech deutlich zu reduzieren. Hätte man die Anfangspassage der Powerstage nicht gestrichen, wäre womöglich nur eine Handvoll Autos ins Ziel gekommen. So lockt man keine Starter nach Kenia." ■

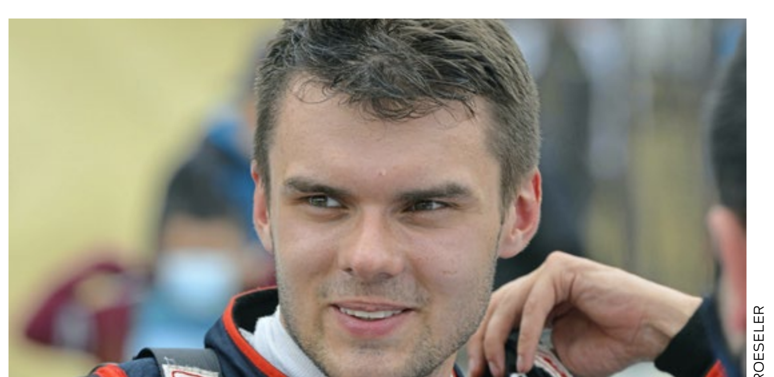
WRC2

Gryazin außen vor

Nikolay Gryazin hat für die bevorstehende Rallye Estland genannt – und wurde prompt ausgeladen: Der Russe ist nicht erwünscht.

Nach der Zieldurchfahrt auf Sardinien ließ WRC2-Sieger Nikolay Gryazin wissen, dass er erst wieder bei der Rallye Finnland startet. Dann das Umdenken: Der auf den schnellen Schotterpisten im Baltikum aufgewachsene Russe nannte für die Rallye Estland. Vergeblich. „Die Regierung verweigert ihm und seinem Beifahrer aufgrund der russischen Invasion in der Ukraine die Einreise", berichtet Rallyeleiter Urmo Aava.

Ähnliches könnte Gryazin beim neuen NATO-Mitglied Finnland drohen. Zwar will sich der Veranstalter an die FIA-Regularien halten, Russen erhalten aktuell aber nur ein Einreise-Visum, wenn sie enge Verwandtschaft oder Grundbesitz nachweisen können. Neuer Zündstoff: Zum Unmut des finnischen Verbandes will Gryazin als Probegalopp bei einer lokalen Rallye außerhalb aller FIA-Regularien starten. ■ RK



ROESELER

Ein echtes Politikum: WRC2-Pilot Gryazin darf in Estland nicht einreisen

Rallye-EM

Hoffen in Rumänien

Wo steigt das EM-Finale? Neben dem favorisierten Schotter-Ritt auf Zypern hat eine Asphaltrunde in Rumänien beste Karten.

Nachdem im Frühjahr die Rallye Ungarn aus dem EM-Kalender flog, wurden zahlreiche Alternativen für das vakante EM-Finale gehandelt, darunter der französische Klassiker Tour de Corse und die Rallye du Valais in der Schweiz.

Als Topfavorit brachte sich früh die gut finanzierte Rallye Zypern in Stellung. Eine Vertragsunterzeichnung schien nur eine Frage der Zeit, zumal die Zyprioten schon 2024 in die WM zurückkehren wollen.

Doch so nahe eine Entscheidung liegt – sie ist weiter offen. Denn mittlerweile hat ein Veranstalter aus Rumänien seinen Ring in den Kreis geworfen. Der Vorteil: Es wäre wie Ungarn eine Asphalt-Rallye und der EM-Kalender mit vier Läufen auf jedem Untergrund ausgeglichen. Wichtiger: Die Reise- und Einsatzkosten sind ungleich geringer als beim Hardcore-Ritt auf Zypern. ■ RK



NICO MEYER

Wieder offen: Die Rallye-EM könnte doch noch mit einem Asphaltlauf enden



Souverän: Start-Ziel-Sieg und alle Bestzeiten für Lokalheld Martins Sesks

NICO MEYER

Solo für Sesks



NICO MEYER

Zur Probe auf Rang 6: Paddon



NICO MEYER

Trotz Überschlag im Ziel: Pellier

Nächster Heimsieg in der Rallye-EM: Nach Nil Solans auf Gran Canaria und Mikolay Marczyk in Polen ist nun Martins Sesks obenauf. Der 22-jährige Lette markiert alle Bestzeiten und gewinnt mit über einer Minute Vorsprung vor EM-Leader Efrén Llarena.

Von: **Reiner Kuhn**

Die 9,4 Kilometer lange Auftaktprüfung war für Martins Sesks nach 4.32,1 Minuten Geschichte – Schnitt 124,4 Stundenkilometer – und wichtiger: Bestzeit beim Debüt im Skoda Fabia Rally2. Früh ist klar: Beim Hochgeschwindigkeitsritt rund um die lettische Hafenstadt Liepaja muss sich die kontinentale Rallye-Elite hinter dem Lokalmatador anstellen.

Weder Tabellenführer und Azoren-Sieger Efrén Llarena (Skoda), Fafe- und Gran-Canaria-Gewinner Nil Solans, dessen Hyundai-Kollege Tom Kristensson, oder sonst einer der 22 Fahrer eines Rally2-Turboallradlers kann Sesks halten. Am Samstag markiert er alle sechs Bestzeiten. Llarena liegt als engster Verfolger 22,9 Sekunden zurück. Kristensson fehlt als Drittem zur Halbzeit schon über eine halbe Minute. Solans verliert durch einen Reifenschaden (WP 6) viel Zeit und rutscht hinter Yoann Bonato (Citroën) und Alberto Battistolli (Skoda) auf Rang 12 ab. Ebenso nur mittendrin statt vorn dabei: Die Skoda-Fahrer Simone Tempestini und Simon Wagner auf den Plätzen 13 und 14.

Am Sonntag ein ähnliches Bild: Sesks agiert weiter in einer eigenen Liga, lässt sich erneut alle sechs Bestzeiten gutschreiben und gewinnt mit 1.10,9 Minuten Vorsprung. „Einfach unglaublich! Dank dem Team MRF Tyres hatte ich diese Chance und hoffe, dass es nun irgendwie weitergeht,“ sagt Sesks.

Dahinter wird es noch einmal spannend. Kristensson muss in WP 9 einen Reifen wechseln und wird nach hinten durchgereicht. Drei Prüfungen vor Schluss schnappt sich Mikko Heikkilä (Skoda) Llarena. Doch auf der Powerstage gelingt dem spanischen Reiter der finale Konter. Mit nur 0,7 Sekunden Vorsprung zieht Llarena wieder am Finnen vorbei und komplettiert hinter Teamkollege Sesks den ersten EM-Doppelsieg des Teams mit MRF-Reifen.

Zufrieden zeigt sich auch Ex-Hyundai-Werksfahrer Hayden Paddon, der sich hier auf die WRC2-Auftritte in Estland, Finnland und Neuseeland vorbereitet. Mangels Testkilometern probiert der Neuseeländer im jungfräulichen und aus Zeitmangel noch silbernen i20 Rally2 verschiedene Setup-Einstellungen und freut sich über Platz 6.

Beim dritten von fünf EM-Läufen der Junioren setzt sich Opel-Junior Laurent Pellier mit zwei frühen Bestzeiten an die Spitze des 14 Teilnehmer zählenden Feldes. Nur eine Prüfung später überschlägt sich der Franzose (WP 3), kann seinen waidwunden Corsa aber zurück zum Service bringen und mit neuer Frontscheibe wieder ins Geschehen eingreifen. Mehr als Klassenrang 13 ist aber trotz drei weiterer Bestzeiten nicht mehr drin. Besser macht es Peugeot-Pilot Oscar Palomo: Der Spanier verweist die Finnen Toni Herranen und Benjamin Korhola (beide Ford) auf die Plätze und verdrängt Pellier von der Tabellenspitze in der Junior-EM. ■

RALLYE LIEPAJA LETTLAND (01.–03.07.2022)

Fünfter von acht EM-Läufen, mit 142 Wertungsprüfungen über 181,28 km

1.	Sesks / Francis (LV/F), Skoda Fabia Rally2	in 1:31.19,8 h
2.	Llarena / Fernandez (E/E), Skoda Fabia Rally2	+ 1.10,9 min
3.	Heikkilä / Vaaleri (FIN/FIN), Ford Fiesta Rally2	+ 1.11,6 min
4.	Torn / Toom (EST/EST), Ford Fiesta Rally2	+ 1.31,2 min
5.	Jeets / Taniel (EST/EST), Skoda Fabia Rally2	+ 1.39,2 min
6.	Paddon / Kennard (NZ/NZ), Hyundai i20 Rally2	+ 1.45,5 min
7.	Battistolli / Scattolin (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 2.03,1 min
8.	Pardo / Perez (E/E), Skoda Fabia Rally2	+ 2.13,8 min
9.	Tempestini / Itu (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 2.32,8 min
10.	Bonato/ Boullound (F/F), Citroën C3 Rally2	+ 2.47,2 min

Bestzeiten: Sesks 12

EM-STAND NACH LAUF 5

1.	Efrén Llarena (E)	116 Punkte
2.	Nil Solans (E)	70
3.	Simone Tempestini (I)	64
4.	Alberto Battistolli (I)	57
5.	Javier Pardo (E)	55
6.	Ken Torn (EST)	50
7.	Armindo Araújo (P)	45
8.	Martins Sesks (LV)	42
9.	Simone Campedelli (I)	31
10.	Simon Wagner (A)	30



NICO MEYER

Feierbiester: Doppelsieg für MRF

EM-Junioren (Rally4)

1.	Oscar Palomo (E)	72 Punkte
2.	Laurent Pellier (F)	67
3.	Toni Herranen (FIN)	48
4.	Victor Hansen (S)	41



Marijan Griebel zeigte eine meisterliche Leistung

SASCHA DÖRRENBÄCHER

Meisterklasse

Ein Hauch von Weltmeisterschaft durchzog die Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM) am vergangenen Wochenende. Erstmals ging es bei der Rallye ADAC Mittelrhein zur Sache, und Titelverteidiger Marijan Griebel erteilte der Konkurrenz eine Lektion.

Von: **Michael Heimrich**

Auf eine Rückkehr der Rallye Deutschland müssen die Fans weiterhin warten, doch das einmalige Flair der Weinberg-Prüfungen bekommen sie künftig von der neuen Rallye ADAC Mittelrhein geboten. Die WM-erprobte Organisation sorgte für eine blitzsaubere Premiere in der DRM und erntete von allen Seiten höchstes Lob. Anspruchsvolle Strecken, Servicepark mitten in Wittlich und ein reibungsloser Ablauf, das konnte sich sehen lassen.

Maximale Punkte

Vor allem Marijan Griebel (Citroën) dürfte nichts dagegen haben, wenn dieser Lauf einen Stammplatz in der Topliga bekommt. Auf dem schwierigen Terrain in den Weinbergen war der 32-Jährige in seinem Element und setzte Bestzeiten in Serie. Selbst auf den schnellen Strecken in der Vulkaneifel – willkommener Gegensatz zu den verwinkelten und engen Passagen durch die Reben – zeigte sich Griebel bestens aufgelegt und holte sich zusammen mit Beifahrer Tobias Braun auch noch den Sieg auf der abschließenden Power-Stage. „Einfach ein perfektes Wochenende“, strahlte der amtierende Meister, der in Sachen Titelverteidigung seinen Rückstand wieder deutlich reduzieren konnte.

Tabellenführer Philip Geipel (Skoda) musste erkennen, dass ihm als Weinberg-Neuling noch die nötige Erfahrung fehlt, mit dem vierten Platz konnte er aber vor der Sommerpause seine Position verteidigen.

Ein dicker Stein fiel dagegen Dominik Dinkel (Ford) vom Herzen. Mit dem zweiten Platz gab es endlich ein vorzeigbares Resultat und die Gewissheit, dass man konkurrenzfähig ist, wenn es keine technischen Probleme gibt. Bis zur sechsten Prüfung lag Dinkel sogar an der Spitze, ehe er Griebel vorbeiziehen lassen musste. „Wir haben zu Beginn des zweiten Tages die Reifen etwas überfahren und damit ein wenig Sicherheit verloren“, erklärte Dinkel.

Staub gefressen

Deutlich gedämpfter war die Laune bei Christian Riedemann. Nach dem gelungenen Einstand im Hyundai Rally2 reiste der Sulinger mit hohen Erwartungen an. Doch dann kosteten ein Verbremser und ein Dreher ebenso Zeit wie die Entscheidung der Offiziellen, eine Zeitgutschrift niedriger ausfallen zu lassen, als von Riedemann erhofft. Auf einem Rundkurs war er auf ein anderes Fahrzeug aufgelaufen und musste im Staub des Vordermanns Gas rausnehmen. Mit dem fünften Platz wurde der Sulinger in Rheinland-Pfalz deutlich unter Wert geschlagen. Den erhofften Platz auf dem Podium sicherte sich Julius Tannert (VW).

Vorzeitig entschieden wurde die neue Gentlemen Trophy. Dennis Rostek (Skoda) ließ sich mit einem weiteren Sieg nicht mehr die Butter vom Brot nehmen. Deutlich mehr Spannung bot erneut die DRM2 für Fronttriebler. Kaum hatte Martin Christ (Opel) gelernt, wie man mit den vielen Haarnadelkurven umgeht, setzte er zum Angriff auf Raffael Sulzinger (Ford) an. Den bremsten technische Probleme, und während Christ den zweiten Sieg in Folge feiern durfte, blieb für den lange Zeit führenden Sulzinger nur der undankbare vierte Platz. ■

RALLYE ADAC MITTELRHEIN (1.–2. JULI)

4. von 7 Läufen zur Rallye-DM, 12 Wertungsprüfungen über 136,7 km

1.	Griebel/Braun	Citroën C3 Rally2	1:21:39.7 h
2.	Dinkel/Winklhofer	Ford Fiesta Rally2	+21.9 s
3.	Tannert/Christian	Volkswagen Polo GTI R5	+37.9 s
4.	Geipel/Becker-Brugger	Skoda Fabia Rally2 evo	+1.05.7 min
5.	Riedemann/Wenzel	Hyundai i20 N Rally2	+1.10.8 min
6.	Sørensen/Kristensen	Skoda Fabia R5	+4.25.2 min
7.	van Eldik/Lorenz	Volkswagen Polo GTI R5	+4.49.2 min
8.	Rostek/Zenz	Skoda Fabia R5	+5.26.1 min
9.	Schilt/Bakker	Skoda Fabia Rally2 evo	+7.02.4 min
10.	Bliss/Schneeweiß	Skoda Fabia R5	+7.09.1 min

Bestzeiten: Griebel 9, Dinkel 2, Tannert 1



SASCHA DÖRRENBÄCHER

Schnellster 2WD, doch dann bremste Sulzinger die Technik



SASCHA DÖRRENBÄCHER

Dominik Dinkel kann endlich satt punkten

DRM-STAND NACH LAUF 4

1.	Philip Geipel	112
2.	Julius Tannert	102
3.	Marijan Griebel	96
4.	Dominik Dinkel	88
5.	Dennis Rostek	52
6.	Christian Riedemann	46
7.	Björn Satorius	36
8.	Michael Sörensen	28
9.	Georg Berlandy	22
10.	Martin Christ	22



Massenkarambolage: Nach dem Start zum ersten Rennen verkeilen sich zehn Autos in der Grundig-Kehre

DTM

Crash in the City

Am Norisring gab es gleich zwei Premieren: Am Samstag holte Thomas Preining den ersten Porsche-Sieg in der DTM und entkam damit dem wohl größten Crash-Rennen in der jüngeren Serien-Historie. Am Sonntag feierte Felipe Fraga (Ferrari) nicht nur Geburtstag, sondern auch seinen DTM-Premierentriumph.

Von: **Michael Bräutigam**

Was für eine Bilanz: 27 Autos gestartet, nur 11 im Ziel. Das Samstagsrennen am Norisring wurde zu einem Ausscheidungsfahren sondergleichen. Und die Autos, die die Ziellinie kreuzten, waren auch teils arg verbeult. „Das ist eben Norisring“, stellte Rosberg-Teamchef Kimmo Liimatainen fest, der beide Fahrzeuge bereits in der allerersten Kurve verlor und als Ex-Rennfahrer sogar ein gewisses Verständnis zeigte. Die Chaos-Chronologie beginnt dabei sogar schon vor dem Umschalten der Startampel von Rot auf Grün. Weil man im Hinterfeld auf den Zeitpunkt der Freigabe spekulierte, entstanden Lücken und damit ein Ziehharmonika-Effekt.

Als Folge kam das Feld also noch kompakter in der ersten Ecke an als ohnehin schon. Und wenn 27 Autos auf engstem Raum von weit über 200 km/h eine Haarnadelkurve anbremsen müssen, wird es nun mal eng. In diesem Fall reichte eine minimale Berührung von René Rast (Audi) mit Franck Perera (Lamborghini), der den krankheitsbedingt verhinderten Rolf Ineichen ersetzte, um die Kettenreaktion auszulösen. Perera rutschte mit dem Extra-Schwung in den Mercedes von Arjun Maini, der drehte sich und mehrere Autos wurden in einen Auffahrunfall verwickelt. Gleich zehn Piloten mussten in Folge des ersten Kuddelmuddels die Segel streichen.

Deledda räumt ab

Nach fünf Runden hinter dem Safety Car ging es also mit dezimierter Teilnehmerzahl weiter. Kelvin van der Linde (Audi), der beim ersten Start noch die Führung halten konnte, musste sich diesmal Preining geschlagen geben. Dieser hatte in seiner Quali-Gruppe die Bestzeit gefahren, weil van der Linde in seiner Gruppe aber noch einen Hauch schneller war, durfte der Südafrikaner von der Pole starten.

> „Ich kann gar nicht beschreiben, wie ich mich fühle. Wir mussten uns das die ganze Saison über verdienen, dieser Sieg ist eine große Erleichterung.“
>
> Thomas Preining, Porsche

Preining hatte sich bereits etwas freigeschwommen, als hinter ihm erneut das Chaos ausbrach. Diesmal verschätzte sich GRT-Lambo-Pilot Alessio Deledda bei der Anfahrt zur Grundig-Kehre, knallte im Duell mit Esteban Muth (BMW) dem Belgier vehement ins Heck, der flog ohne Kontrolle in Richtung Kurve und räumte dabei auch noch den Perera-Lambo ab. Sowohl für Muth als auch Perera war damit nicht nur das Rennen, sondern auch das Wochenende beendet.

Zunächst gab es eine Full Course Yellow, und bei mittlerweile geöffnetem Boxenstoppfenster kam das gesamte Feld zum Pflicht-Reifenwechsel. Hierbei gelang der Abt-Truppe bei René Rast ein Super-Stopp, der ihn in Führung katapultierte.

Nach dem anschließenden Safety-Car-Prozedere ging es weiter hoch her. Direkt nach dem Restart verschätzte sich Mirko Bortolotti (Lamborghini) im Duell mit Maro Engel (Mercedes) und schickte diesen vehement in die Leitplanke. Dafür kassierte der Italiener eine 15-Sekunden-Strafe, die letztlich aber keine Bedeutung haben sollte, weil auch er später ausfiel.

DTM statt Formel E

Zur Bergung des Engel-Wracks musste zunächst das Safety Car erneut auf die Strecke, und wieder dauerte es keine Runde, bis es nach dem Restart erneut knallte. Diesmal räumte Cassidy-Ersatzmann Ayhancan Güven (Ferrari) den Mercedes von Lucas Auer ab. Gleichzeitig knallte Bortolotti dem Audi von van der Linde ins Heck, der nach langsamem Stopp ohnehin schon ▷

ziemlich bedient war. Er musste später ebenso aufgeben wie eben Bortolotti. Und auch Imola-Sonntagssieger Ricardo Feller (Audi) hatte nach Mauerkontakt einen vorzeitigen Feierabend.

Das knappe Dutzend restlicher Fahrzeuge bot dann nach der erneuten Freigabe doch noch für einige Minuten Racing, wobei auch das mit viel Vorbande ausgetragen wurde. Am Ende hatte wohl nur das mittlerweile wieder führende und später siegreiche Auto vom KÜS Team Bernhard keine Schramme davongetragen. Dennis Olsen (SSR Performance) kam in der vorletzten Runde ebenfalls noch an Rast – mit schleichendem Plattfuß – vorbei und machte hinter Preining den Porsche-Doppelsieg perfekt. Porsches Sieg-Premiere fand übrigens unter den Augen von Motorsportchef Thomas Laudenbach statt. Der hatte den Flug zur Formel E nach Marrakesch verpasst und fuhr dann zum Norisring.

„Ich kann gar nicht beschreiben, wie ich mich fühle. Wir mussten uns das die ganze Saison über verdienen, dieser Sieg ist eine große Erleichterung", jubelte Preining auch über seinen persönlich ersten DTM-Triumph.

Wittmann verpasst Podest

Nach dem Rennen hieß es: Wunden lecken. Und vor allem: reden. Das taten nicht nur die Aktiven untereinander, sondern auch Renndirektor Christian Vormann, der den durch die Formel E verhinderten Scot Elkins vertrat, am Sonntagmorgen. Die Regeln für Start und Restarts wurden noch mal konkretisiert, schnelle Untersuchungen und harte Strafen angekündigt.

Einmal zur Räson gerufen, stand der Sonntag tatsächlich ganz im Sinne des sportlichen Geschehens, wenn auch wie gesagt mit „nur" noch 25 statt 27 Autos. Nachdem Bortolotti in seiner Quali-Gruppe mit einer vermeintlichen Fabelzeit vorgelegt hatte, konterte Felipe Fraga und verdrängte in seiner letzten fliegenden Runde den Italiener noch von der Pole-Position. Der 27. Geburtstag des Brasilianers sollte sogar noch besser werden. Vom Start weg setzte sich der AF-Corse-Pilot vom Feld ab und gewann am Ende eines fast komplett ohne Zwischenfälle verlaufenen Rennens ganz souverän. „Der beste Geburtstag meines Lebens. Danke an alle im Team!", freute sich der Mann aus Jacundá, der in diesem Jahr bisher vor allem von Pech geplagt wurde. Trauriges Highlight war, als sein Ferrari im Sonntags-Quali am Lausitzring abfackelte und er nicht mal beim Rennen starten konnte.

> „Ein Podium beim Heimspiel hätte mir mehr bedeutet als woanders, aber wir haben es weggeschmissen. So was darf auf dem Level nicht passieren."
>
> Marco Wittmann, BMW

Diesmal ebenfalls nicht vom Glück verfolgt waren die Lokalmatadore Maximilian Götz (Mercedes) und Marco Wittmann (BMW). Dem Titelverteidiger gelang mit zwei sechsten Plätzen immerhin das Kunststück, in beiden Rennen bester Mercedes-Pilot zu sein. Allgemein waren die AMG GT3 am Norisring aber nicht so konkurrenzfähig wie auf den bisherigen Saisonstrecken.

Wittmann wurde am Samstag in den Startcrash verwickelt und fiel früh aus. Am Sonntag lag er bis zu den Boxenstopps auf P3 und damit Podiumskurs, doch dann ging der Stopp in die Hose. „Ein Podium beim Heimspiel hätte mir mehr bedeutet als woanders, aber wir haben es weggeschmissen. So was darf nicht passieren. Nicht auf dem Level, auf dem wir hier operieren. Der Wettbewerb ist so stark, da darf man diese Punkte nicht liegen lassen", war der zweifache DTM-Meister sichtlich frustriert.

Rast Titelfavorit?

Ein glückliches Gesicht machte dagegen Mirko Bortolotti, der zwar weiter auf seinen ersten Sieg wartet, sich mit dem zweiten Platz am Sonntag aber die Tabellenführung und Halbzeitmeisterschaft sicherte. Der als Gesamtführender angereiste Sheldon van der Linde ging dagegen leer aus. Am Samstag – wie Wittmann – nach Startcrash raus, am Sonntag ging die Strategie mit einem späteren Reifenwechsel nicht auf. Dennoch liegt er auf Tabellenrang 2. Zweimal Platz 3 ging an René Rast, der damit klammheimlich wieder zu den Titelkandidaten aufsteigt. Zehn Punkte trennen ihn von Bortolotti. Und nicht wenige sehen ihn sogar als Favoriten. ■



DTM

Porsche-Premiere: Preining gewann das Samstagsrennen vor Olsen



DTM

Fraga wurde am Sonntag erster brasilianischer Sieger seit Augusto Farfus

NACHRICHTEN

NEUE STRECKENLÄNGE

Über viele Jahre betrug die Streckenlänge am Norisring 2300 Meter. Eine Neuvermessung hat nun jedoch ergeben, dass es nur 2162 Meter sind, wodurch die Durchschnittsgeschwindigkeiten trotz vergleichbarer Rundenzeiten zum Vorjahr offiziell gesunken sind. Auch die Zeitnahme hatte Probleme mit der Umstellung: Erst kurz vor Ende des Events fiel auf, dass man eine falsche Streckenlänge (in diesem Fall 2171 Meter) zur Berechnung der Durchschnitts-Speeds herangezogen hatte.

THIIM MIT ASTON?

Die Wege vom am Norisring ebenfalls abwesenden Team T3 Motorsport und Nicki Thiim haben sich getrennt. Das bedeutet aber nicht, dass der Däne nicht wieder in der DTM fahren wird. Am Norisring keimte ein altes Thema wieder auf, wonach der Aston-Martin-Werksfahrer künftig mit einem entsprechenden Fabrikat am Start stehen könnte. Der Deal kam in erster Instanz nicht zustande, offensichtlich gibt es aber nun wieder Gespräche mit zunehmend positiverem Grundton. Bereits in der noch laufenden Saison könnten dem Vernehmen nach erste Renneinsätze erfolgen.

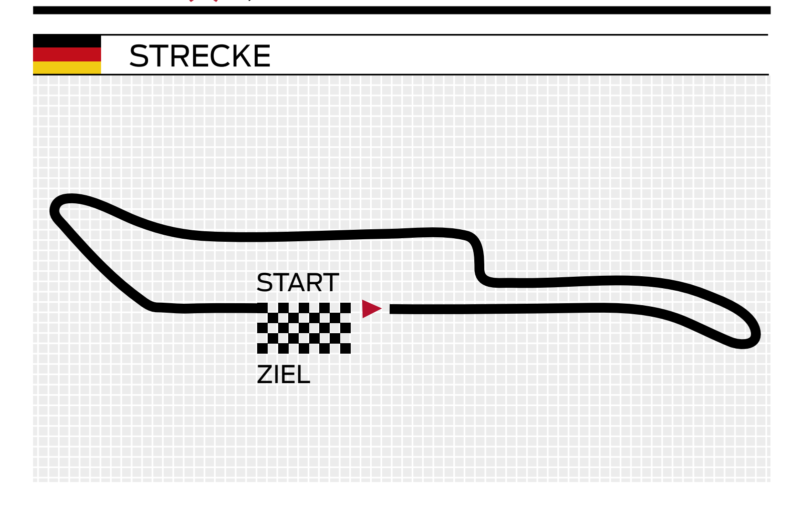
DTM TROPHY: CHAOS PUR IN DER ZWEITEN LIGA

Auch in der mit GT4-Fahrzeugen ausgetragenen DTM Trophy ging es am Norisring hoch her. Am Samstag konnte Theo Oeverhaus (Walkenhorst/BMW) vom 14. (!) Startplatz aus gewinnen. Am Sonntag hätte der Youngster als Dritter eigentlich erneut auf dem Podium gestanden, bekam nach einigen Rangeleien aber genauso eine Strafe wie der vermeintliche Sieger Tim Heinemann (Ring Racing/Toyota). So feierte Project 1 (BMW) einen Doppelsieg: Louis Henkefend vor Colin Caresani. Letzterer ist nun auch mit 99 Punkten Tabellenführer vor Heinemann (98). Oeverhaus (76) springt auf Rang 3.

DTM-2022-RESULTATE

NORISRING (D) 2,162 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1/GR. A

1.	Thomas Preining	49,252 s
2.	Franck Perera	+ 0,070 s
3.	René Rast	+ 0,109 s
4.	Arjun Maini	+ 0,216 s
5.	Nico Müller	+ 0,252 s
6.	Felipe Fraga	+ 0,297 s
7.	Marco Wittmann	+ 0,343 s

QUALIFYING RENNEN 1/GR. B

1.	Kelvin van der Linde	49,236 s
2.	Ayhancan Güven	+ 0,023 s
3.	Luca Auer	+ 0,093 s
4.	Mirko Bortolotti	+ 0,126 s
5.	Ricardo Feller	+ 0,155 s
6.	Dennis Olsen	+ 0,165 s
7.	Maximilian Götz	+ 0,181 s

QUALIFYING RENNEN 2/GR. B

1.	Mirko Bortolotti	48,785 s
2.	Ayhancan Güven	+ 0,178 s*
3.	Maximilian Götz	+ 0,210 s
4.	Dennis Olsen	+ 0,234 s
5.	Philipp Eng	+ 0,302 s
6.	Ricardo Feller	+ 0,306 s
7.	Lucas Auer	+ 0,356 s

QUALIFYING RENNEN 2/GR. A

1.	Felipe Fraga	48,717 s
2.	Marco Wittmann	+ 0,174 s
3.	Thomas Preining	+ 0,189 s
4.	René Rast	+ 0,232 s
5.	Sheldon van der Linde	+ 0,278 s
6.	Arjun Maini	+ 0,289 s
7.	Maro Engel	+ 0,332 s

* + 3 Startplätze (Kollision in Rennen 1)

ERGEBNIS RENNEN 1

Norisring (D): 02.07.2022; 7. von 16 Läufen;
57 Runden à 2,162 km = 123,234 km
27 Autos gestartet, 11 gewertet; Wetter: 25 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#3 Kelvin van der Linde, Audi R8 LMS GT3, 49,236 s = 158,1 km/h
Schnellste Runde:
#24 Thomas Preining, Porsche 911 GT3 R, 49,618 s = 156,9 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Thomas Preining (A)	Porsche/Bernhard	57.57,354 min	25 +2 +1*
2.	Dennis Olsen (N)	Porsche/SSR	+ 3,675 s	18
3.	René Rast (D)	Audi/Abt	+ 4,154 s	15
4.	Laurens Vanthoor (B)	Porsche/SSR	+ 7,030 s	12
5.	Philipp Eng (A)	BMW/Schubert	+ 8,066 s	10
6.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/Winward	+ 8,975 s	8
7.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 9,859 s	6
8.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 10,979 s	4
9.	Mikaël Grenier (CDN)	Mercedes/GruppeM	+ 12,013 s	2
10.	Clemens Schmid (A)	Lamborghini/GRT	+ 13,119 s	1

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Norisring (D): 03.07.2022; 8. von 16 Läufen;
67 Runden à 2,162 km = 144,854 km
25 Autos gestartet, 22 gewertet; Wetter: 30 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#74 Felipe Fraga, Ferrari 488 GT3, 48,717 min = 159,8 km/h
Schnellste Runde:
#63 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán GT3, 48,150 min = 158,4 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Felipe Fraga (BR)	Ferrari/AF Corse	56.17,533 min	25 +3*
2.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/GRT	+ 2,709 s	18 +2 +1*
3.	René Rast (D)	Audi/Abt	+ 5,747 s	15
4.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 9,505 s	12 +1*
5.	Dennis Olsen (N)	Porsche/SSR	+ 15,172 s	10
6.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/Winward	+ 17,429 s	8
7.	Ayhancan Güven (TR)	Ferrari/AF Corse	+ 18,011 s	6
8.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 22,510 s	4
9.	Thomas Preining (A)	Porsche/Bernhard	+ 24,294 s	2
10.	Maro Engel (D)	Mercedes/GruppeM	+ 24,747 s	1

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

STAND FAHRER

1.	Bortolotti	89 Punkte
2.	S. van der Linde	80
3.	Rast	79
4.	Müller	62
5.	Auer	60
6.	Fraga	50
7.	Feller	48
8.	Wittmann	48
9.	Stolz	47
10.	Preining	43
11.	Engel	41
12.	Olsen	40
13.	K. van der Linde	33

STAND TEAMS

1.	Schubert Motorsport	111 Punkte
2.	GRT	87
3.	Abt	81
4.	Team Rosberg	80
5.	Team Abt	79

STAND HERSTELLER

1.	Audi	240 Punkte
2.	Mercedes-AMG	180
3.	BMW	159
4.	Porsche	112
5.	Lamborghini	96
6.	Ferrari	58



DTM

Samstag mitten im Getümmel, Sonntag Halbzeittitel geholt: Bortolotti

DREI FRAGEN AN MIRKO BORTOLOTTI



WIE HABEN SIE DAS CHAOS IM SAMSTAGSRENNEN ERLEBT?
Es sind viele Dinge vorgefallen, die uns nicht in die Karten gespielt haben. Am Ende sind wir nicht ins Ziel gekommen und haben keine Punkte gemacht. Zwischenzeitlich sah es einigermaßen gut aus. Ich konnte mich aus den großen Unfällen raushalten. Der Zwischenfall mit Maro (Engel) war alles andere als gut. Bei Kelvin (van der Linde) war ich in Turn 1 außen. Er drückt mich in die Mauer und mein Auto ist komplett krumm. Dann habe ich einen Run in die letzte Kurve, und in dem Moment, wo ich rausziehe, fährt er mir direkt vors Auto.

WIE ZUFRIEDEN SIND SIE MIT DEM SONNTAGSLAUF?
Absolut zufrieden, das war das Maximum. Ferrari und Felipe (Fraga) waren viel zu stark, deshalb haben sie verdient gewonnen. Ich freue mich, dass wir Platz 2 und das Ergebnis mitnehmen können nach diesem schwierigen ersten Tag.

WIE BLICKEN SIE ALS HALBZEITMEISTER AUF DIE ERSTE SAISONHÄLFTE ZURÜCK?
Wir waren siebenmal in den ersten acht Rennen in den Punkten und haben damit unsere Arbeit erledigt. Wir haben das absolute Maximum rausgeholt, was möglich war. Unser Anspruch ist natürlich, in der zweiten Saisonhälfte genau so weiterzumachen.

Der Joker sticht



Dank einer clever herausgezögerten Joker Lap gewann Stadtkurs-Spezialist Rob Huff (Cupra) das 100. Rennen der WTCR-Geschichte

Die Rückkehr von Vila Real sah zwei denkwürdige Rennen: Lynk-Pilot Santiago Urrutia gewann auf kontroverse Weise den Auftaktlauf, Rob Huff (Cupra) feierte im 100. Rennen der WTCR-Geschichte seinen ersten Saisonsieg.

Von: **Philipp Körner**

Yann Ehrlacher (Lynk & Co) musste nach dem ersten Rennen auf dem legendären Stadtkurs von Vila Real nicht viel erzählen – das Gesicht des jungen Franzosen sprach Bände. Nachdem der Titelverteidiger bereits auf dem Podium nur ein kurzes, gequältes Lächeln über die Lippen gebracht hatte, starrte er in der anschließenden Pressekonferenz stoisch in die Ferne. Ehrlacher erklärte: „Natürlich ist das schmerzhaft, und ich will das auch nicht verstecken. Aber es ist nun einmal so. Über diese Reihenfolge kann man streiten, aber die Ziele des Teams standen heute klar im Vordergrund. Und die haben wir erreicht."

Die Ausgangslage bot zunächst gleich mehrere Gründe zur Freude für das schwedisch-chinesische Joint-Venture. Santiago Urrutia fuhr in seiner allerersten Qualifikation in Vila Real direkt die Pole-Position heraus, Teamkollege Ehrlacher lag nur 0,045 Sekunden dahinter auf Rang 2. Lynk-&-Co-Grand-Monsieur Yvan Muller sicherte sich mit dem zehnten Platz zudem die Reversed-Pole-Position für das 100. WTCR-Rennen. Die Top 5 wurden von Néstor Girolami (Honda), Qinghua Ma (Lynk & Co) und Norbert Michelisz (Hyundai) komplettiert.

Ehrlacher wird eingebremst

Schon beim Start zogen die zwei Lynk & Co an der Spitze schnell davon. Der drittplatzierte Honda-Fahrer Girolami wurde angesichts des weiterhin maximalen Kompensationsgewichts zu einer Art Schutzschirm für Urrutia und Ehrlacher. Die beiden Führenden konnten so ohne Druck ihre Joker Lap planen. Urrutia wählte als Erster der beiden die linke Seite des Kreisverkehrs vor Start-Ziel. Durch eine enge, anspruchsvolle Schikane werden die Piloten ähnlich wie im Rallyecross an dieser Stelle deutlich eingebremst. Ehrlacher drehte auf dem Weg zu seiner Durchfahrt deutlich auf und konnte so sogar an Urrutia vorbeiziehen. Da es im Vorfeld eine Absprache gegeben hatte, musste Ehrlacher den Platz jedoch wieder zurückgeben: Nach einigem Hin und Her am Funk beugte sich der 26-Jährige rund acht Minuten vor Ablauf der Zeit und zog demonstrativ zur Seite. Trotzdem blieb er bis zum Rennende dicht an seinem dank Stallorder siegreichen Teamkollegen. Dieser meckerte nach der Kritik am Platztausch reichlich angesäuert in die Mikrofone: „Wir haben genau dieselben Plätze wie in der Qualifikation. Ich sehe kein Problem mit unserer Strategie."

> „Wir haben genau dieselben Plätze wie in der Qualifikation. Ich sehe kein Problem mit unserer Strategie."
>
> Santiago Urrutia, Lynk & Co

Überglücklich war hingegen Néstor Girolami, der nach den schwierigen letzten Rennen für Honda wieder für ein Erfolgserlebnis sorgte. Der Argentinier berichtete: „Das war ein sehr hartes Rennen für mich, aber wenn man auf die Trainingsergebnisse blickt, ist das eine große Erleichterung. Wenn ich ehrlich bin, habe ich damit nicht gerechnet. Der Charakter des Stadtkurses hat uns hier massiv geholfen."

Während an der Spitze also zumindest auf der Ergebnisliste Konstanz herrschte, sollte es im Mittelfeld etwas ruppiger zur Sache gehen. Unter anderem konnte der Tabellenführer Mikel Azcona (Hyundai) nur knapp einen Leitplankeneinschlag nach der Bergab-Schikane vermeiden. Gilles Magnus, der in Aragón für Audi noch glänzen konnte, schied in Folge eines Kontakts mit Yvan Muller früh aus. Muller konnte das Rennen mit einer Runde Rückstand beenden. Sein

Fokus lag jedoch eh auf der Reversed-Pole.

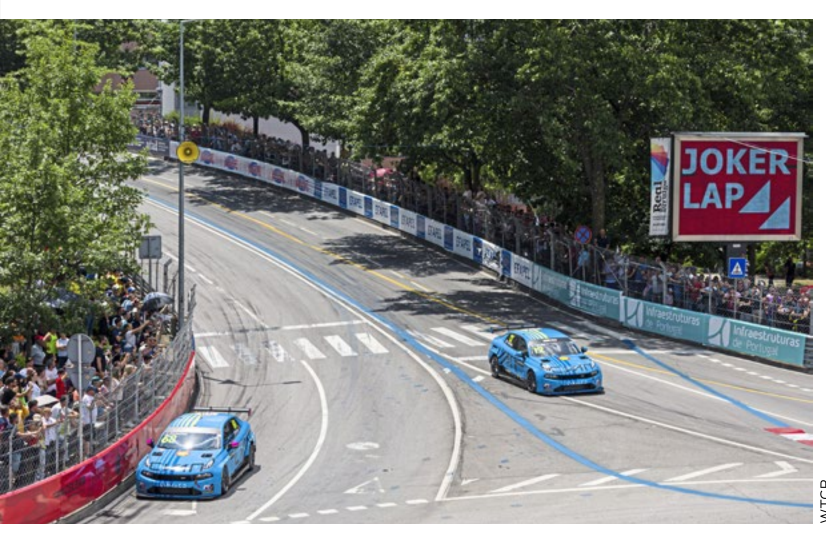
Eine Frage des Timings

Diese setzte der Franzose ohne große Probleme in die Führung um. Wie im ersten Lauf profitierte auch er von einem Honda hinter ihm: Engstler-Pilot Attila Tassi hatte mit dem drittplatzierten Azcona alle ungarischen Hände voll zu tun und ließ Muller nach einer ersten Attacke ziehen.

Nach nicht mal fünf Minuten musste die Rennleitung dann die erste von zwei Neutralisierungen ausrufen. Tiago Monteiro, der ausgerechnet an seinem Heimwochenende ein Debakel erlebte, war mit einem Reifenschaden in die Mauer gerutscht und riss dabei Esteban Guerrieri (Honda) mit ins Verderben. Zu diesem Zeitpunkt hatte noch kein Pilot die Joker Lap angetreten. Auch beim Restart nutzte Muller wieder seine ganze Erfahrung und baute einen kleinen Vorsprung auf. Im restlichen Feld bildeten sich einige Kampfgruppen.

Um die Rennhalbzeit herum spulte ein Großteil des Feldes dann die Joker Lap ab. Yvan Muller wartete auch wegen der guten Ausgangslage etwas länger und sah dank einer starken Pace wie der sichere Sieger aus. Doch in der Anfahrt zur obligatorischen Extra-Schleife übertrieb es der 52-Jährige beim Anbremsen und verlor drei Plätze. Die Führung ging so an Rob Huff, dessen Joker Lap noch ausstand. Dank eines smarten Managements durch sein Team fuhr der Brite ähnlich wie Ehrlacher die nötige Lücke heraus und behielt die Führung.

Nur wenige Sekunden nach der Durchfahrt flog ausgerechnet sein Teamkollege Dániel Nagy (Cupra) in der Bergab-Schikane ab und sorgte damit für das zweite Safety Car. Mit nur noch drei Minuten auf der Uhr stand Huff als Gewinner des 100. Laufs fest. Im Gegensatz zum 99. Rennen bestand das Podium diesmal nur aus glücklichen Gesichtern. Tassi schenkte dem Engstler-Honda-Projekt einen ersten WTCR-Pokal und Azcona zementierte seine und Hyundais Führung. Weiter geht es am 24. Juli im italienischen Vallelunga. ■



WTCR

Urrutia verlor durch eine frühere Joker Lap P1, durfte aber wieder vorbeiziehen



WTCR

Lokalmatador Tiago Monteiro feierte trotz Ausfall auf dem zweiten Podium

NACHRICHTEN

DTM IN VILA REAL?
Rui Santos, der Präsident der Stadtgemeinde Vila Real, machte keinen Hehl daraus, dass sich die Organisatoren mehr Einsatz vom WTCR-Promoter Eurosport/Discovery wünschen. Der Lokalpolitiker klagte, dass die Meisterschaft nicht genug beim Wachstum der Veranstaltung helfe. Aktuell würde man deshalb auch mit anderen Promotern verhandeln. Unter anderem führe man Gespräche mit der Organisation von Stéphane Ratel, der International GT Open und der DTM. Santos sagte bezüglich der deutschen GT3-Serie: „Die DTM ist eine ernsthafte Option für uns." Laut Informationen von Motorsport aktuell gab es bereits einen größeren Austausch beider Seiten. Der Stadtkurs ist zwar für GT3-Autos zugelassen, bietet aber nur wenig Raum für eine längere Boxenanlage. Die Entscheidung soll im Sommer fallen.

KEINE NACHHOLRENNEN
Nach der Absage der Nürburgring-Läufe prüfte die WTCR Nachholrennen im Rahmen der restlichen Events. Aufgrund des eng gefassten sportlichen Regelwerks nahm man von dieser Idee jedoch nun Abstand. Der Fokus liegt stattdessen auf den Ersatzrennen für die abgesagte Asien-Tour. Wie MSa berichtete, werden Istanbul und Marrakesch gehandelt. Der finale Kalender lässt aber auf sich warten. Direktor Jean-Baptiste Ley verspricht: „Vor Monatsende wollen wir die restlichen Stationen verkünden."

VILA REAL (P), 1. RENNEN

7. von 20 Läufen, 16 Runden à 4,79 km (17 gestartet, 14 gewertet)

1.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	32.55,515 min
2.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 0,264 s
3.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 5,236 s
4.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 5,911 s
5.	Qinghua Ma (RC), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 6,651 s
6.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 7,103 s
7.	Mehdi Bennani (MA), Comtoyou	Audi	+ 14,495 s
8.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 14,693 s
9.	Attila Tassi (H), Liqui Moly Team Engstler	Honda	+ 16,463 s*
10.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 22,489 s

Schnellste Runde: 2.01,999 min (Urrutia) *inkl. 5-Sekunden-Strafe

VILA REAL (P), 2. RENNEN

8. von 20 Läufen, 15 Runden à 4,79 km (17 gestartet, 13 gewertet)

1.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	34.41,616 min
2.	Attila Tassi (H), Liqui Moly Team Engstler	Honda	+ 0,388 s
3.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 0,935 s
4.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 1,474 s
5.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 2,644 s
6.	Mehdi Bennani (MA), Comtoyou	Audi	+ 3,435 s
7.	Qinghua Ma (RC), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 3,916 s
8.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 5,125 s
9.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 7,000 s
10.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 7,305 s

Schnellste Runde: 2.01,525 min (Huff)

STAND FAHRER

1.	Azcona	153 Punkte
2.	Urrutia	137
3.	Ehrlacher	133
4.	Huff	130
5.	Girolami	113
6.	Magnus	98
7.	Ma	97
8.	Berthon	87
9.	Muller	78
10.	Guerrieri	67

STAND TEAMS

1.	BRC Squadra Corse	218 Punkte
2.	Cyan Performance	211
3.	Cyan Racing	211
4.	ALL-INKL.COM Münnich	180

STAND TROPHY

1.	Huff	85 Punkte
2.	Bennani	49
3.	Coronel	34

Halder-Heimsieg

Halder hielt die Gegner am Samstag lehrbuchmäßig hinter sich und holte seinen ersten Saisonsieg

TCR EUROPE

Mike Halder (Honda) holte sich beim Heimspiel am Norisring seinen ersten Saisonsieg. Am Sonntag setzte sich Franco Girolami (Audi) mit einem weiteren Erfolg auch in der Tabelle deutlich ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem in Le Castellet und Spa zuletzt für die von mangelndem Topspeed geplagten Honda-Piloten nichts zu holen war, brodelte es hinter den Kulissen gewaltig. Mit der Konsequenz, dass Martin Ryba, Teamchef und Fahrer in Personalunion bei Brutal Fish Racing, seine Autos sogar von der Saison abmeldete. Das bedeutete, dass Teamkollege Pepe Oriola kurzfristig woanders Unterschlupf finden musste und diesen beim Aggressive Team Italia fand. Mit dem ungewohnten Hyundai kam er jedoch so gar nicht auf Touren.

Der Einsatz beim zweiten Honda-Team, Halder Motorsport, wackelte ebenfalls. Doch nachdem man sich teamintern einig wurde, war man beim Heimspiel doch am Start. Für Mike Halder gab es zudem einen neuen, wenngleich bekannten fahrbaren Untersatz. Nachdem er die ersten drei Saisonevents mit seinem eigenen Civic fuhr, der jedoch mit u. a. drei kompletten Renndistanzen beim 24h-Rennen am Nürburgring schon mächtig vorbelastet war, darf er für den Rest der Saison jenes Auto benutzen, das er auch bei TPR Motorsport in der TCR Dänemark fährt.

Ein Sieg für die Mechaniker

Mit dem jüngeren Chassis ging es im Qualifying gut vorwärts: Nach Portimão konnte er sich mit hauchdünnem Vorsprung auch am Norisring die Pole-Position sichern – trotz des nach wie vor vorhandenen Topspeed-Nachteils, der sich dann im ersten Rennen wieder zeigen sollte.

Doch die Gegner spielten mit und Halder zeigte ein Tourenwagenrennen aus dem Lehrbuch: Schon in Kurve 1 verabschiedete sich Startreihen-Nachbar Felice Jelmini (Hyundai) mit einem Dreher. Danach verteidigte Halder so geschickt, dass die Gegner sich mehr miteinander beschäftigten als mit dem Schwaben. Als dann Josh Files (Hyundai) mit ebenfalls nicht überlegenem Topspeed auf P2 vorfuhr, war der Heimsieg in trockenen Tüchern. „Von außen sieht man die ganze Arbeit immer nicht, deshalb bin ich vor allem für die Mechaniker sehr glücklich", freute sich Halder, der zum ersten TCR-Sieger am Norisring überhaupt wurde.



Nachdem er bisher das älteste Honda-Chassis fuhr, darf Mike Halder für den Rest der Saison sein Auto aus der TCR Dänemark auch in der TCR Europe benutzen.

Franco Girolami komplettierte derweil mit dem – wie Cupra topspeedstarken – Audi das Podest. und zementierte damit seine Halbzeit-Meisterschaft. Die stand schon vor dem ersten Rennen fest, denn sein bis dato erster Verfolger Tom Coronel fuhr parallel bei der WTCR in Vila Real und wurde von Stian Paulsen ersetzt.

Am Sonntag setzte der Argentinier, der bei jedem der bisherigen Rennen in den Top 5 landete, noch einen drauf: Erst hielt er sich im Startgetümmel schadlos, dann überrumpelte er kurz nach dem Safety-Car-Restart den Führenden Klim Gavrilov im Volcano-Cupra. Der Russe kämpfte danach mit Händen und Füßen um den zweiten Platz, was Girolami Luft verschaffte. Erneut auf dem Podium landete der 2019er-Champion Josh Files, der damit zum neuen ersten Girolami-Jäger wird. ■

NORISRING, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Mike Halder/Honda	26 Runden
2.	Files/Hyundai	+ 0,473 s
3.	F. Girolami/Audi	+ 1,074 s
4.	Davidovski/Audi	+ 1,756 s
5.	Callejas/Cupra	+ 3,054 s
6.	Homola/Hyundai	+ 3,568 s
7.	Filippi/Cupra	+ 4,106 s
8.	Paulsen/Audi	+ 4,647 s
9.	Jelmini/Hyundai	+ 10,875 s
10.	Young/Honda	+ 12,135 s

NORISRING, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	F. Girolami/Audi	26 Runden
2.	Gavrilov/Cupra	+ 4,238 s
3.	Files/Hyundai	+ 4,880 s
4.	Davidovski/Audi	+ 6,492 s
5.	Callejas/Cupra	+ 6,631 s
6.	Young/Honda	+ 8,588 s
7.	Mike Halder/Honda	+ 9,340 s
8.	Galáš/Hyundai	+ 10,075 s
9.	Homola/Hyundai	+ 10,806 s
10.	Filippi/Cupra	+ 10,923 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Franco Girolami (RA)	275
2.	Josh Files (GB)	203
3.	Isidro Callejas (E)	197
4.	Klim Gavrilov (RUS)	195
5.	Tom Coronel (NL)	174
6.	Mike Halder (D)	152
7.	Davidovski (NMK)	149
8.	Jack Young (GB)	139
9.	John Filippi (F)	127
10.	Jáchym Galáš (CZ)	124

DTM

Neuland in Sicht

Die DTM strickt nach wie vor fleißig an ihrer Zukunft. In der Kalenderplanung tauchen zwei mögliche Neuzugänge auf.

Von: **Michael Bräutigam** und **Philipp Körner**

Im Rahmen des Norisring-Events wurden gleich zwei mögliche neue Highlights im Rennkalender von DTM-Boss Gerhard Berger thematisiert. Zum einen gibt es Gespräche mit Vila Real (siehe „Nachrichten" auf S. 29). Mit dem Event im Norden Portugals hätte man eine Win-Win-Situation: Die Veranstalter dort hätten ein starkes Zugpferd, die DTM ein Rennen in Südeuropa mit großem Zuschauer-Aufkommen vor Ort – im Gegensatz zur Quasi-Privatveranstaltung in Portimão zu Beginn der Saison. „Der Event ist gut, und die Leute haben immer wieder Kontakt mit uns", berichtet Berger. Wie zu hören ist, haben die Portugiesen aber auch die wirtschaftliche Seite eines möglichen Deals im Blick, was im Zweifel eher für die SRO sprechen würde.



Tolle Kulisse, enthusiastische Fans: Fährt die DTM zukünftig in Vila Real?

WTCR

In der Vergangenheit wurde auch eine mögliche Rückkehr der DTM an den Salzburgring immer wieder thematisiert. Das kam jedoch nicht zustande, weil man mit den Class-1-Autos dort nicht hätte fahren dürfen. Mit den GT3-Autos ist dieser Punkt ausgeräumt. Sollte es tatsächlich dazu kommen, ist das nicht automatisch das Aus für Spielberg, denn auch die Möglichkeit zweier österreichischer Events gibt es laut Berger. „Der Salzburgring ist eine Strecke, die gut zur DTM passen würde", so der DTM-Boss, der auch die Stolpersteine kennt. „Die Infrastruktur ist eigentlich nicht die, die wir brauchen. Aber ich würde es nie ausschließen." ■

NACHRICHTEN

NASCAR XFINITY: GIBBS SIEGT VOR LARSON

Lange Zeit sah Gaststarter Kyle Larson (Chevrolet) wie der sichere Sieger auf der Road America aus. Doch in der letzten Runde wurde er noch von Toyota-Pilot Ty Gibbs abgefangen. Überschattet wurde das Rennen von einem Massencrash, in den insgesamt 13 Autos involviert waren. Alle Fahrer entkamen dem Durcheinander jedoch ohne ernsthafte Verletzungen.

TCR ASIA: SAISONSTART ERNEUT VERSCHOBEN

Die asiatische TCR-Serie hat mittlerweile die vierte Version ihres Rennkalenders präsentiert. Wegen der nach wie vor restriktiven COVID-Politik Chinas muss der Auftakt weiter verschoben werden. Nun soll Ende Juli gleich ein Doppel-Event in Zhuzhou abgehalten werden. Das Finale ist am 20. November in Macau geplant.

NASCAR

Reddick endlich Cup-Sieger

Tyler Reddick (Chevrolet) hat auf der Road America seinen längst überfälligen Sieg im NASCAR-Oberhaus geholt. Er ist der bereits 13. verschiedene Sieger 2022.

Von: **Michael Bräutigam**

Dieser Sieg war nur noch eine Frage der Zeit. Schon in seinem ersten Cup-Jahr 2020 holte er in Texas einen zweiten Platz, seither kamen noch vier weitere dazu. Und eben auch immer das bisschen Pech, das den ersten Sieg in der ersten Liga vereitelte, wie etwa in Bristol in diesem Jahr.

Nun aber, mit 26 Jahren, ist Tyler Reddick am Ziel seiner Träume angelangt. Dabei schlug er Vorjahressieger und Markenkollege Chase Elliott auf der Strecke: 17 Runden vor Schluss verbremste sich der Hendrick-Pilot, der auf dem Longrun ohnehin stärkere Reddick stach im Childress-Chevy in die Lücke und setzte sich nach kurzem sehenswerten Kampf an die Spitze des Feldes. „Ich habe auf die Chance gewartet und sie genutzt", schilderte der Premierensieger.

Ex-Teamchef gratulierte

Gratulationen gab es danach reichlich, unter anderem von Elliott, Kyle Larson und Brad Keselowski – im Team von Letzterem fahrend verpasste er 2015 nur knapp den Truck-Titel. 2018 holte er für Dale Earnhardt Jrs. Xfinity-Team den ersten Titel in der zweiten Liga, im Jahr darauf bei Richard Childress seinen zweiten. Jetzt hat er sich mit dem ersten Cup-Erfolg auch den Einzug in die Playoffs gesichert. Mit mittlerweile 13 verschiedenen Siegern in der ersten Saisonhälfte versprechen diese sehr spannend zu werden. Zumal einige Größen wie etwa Kevin Harvick noch gar nicht dazuzählen und ihr Ticket für die Playoffs noch lösen müssen. Fest steht: In den letzten acht Rennen der Regular Season steckt noch viel Würze. ■



Vom Fluch erlöst: Tyler Reddick steigt in den Kreis der Cup-Sieger auf

MOTORSPORT IMAGES

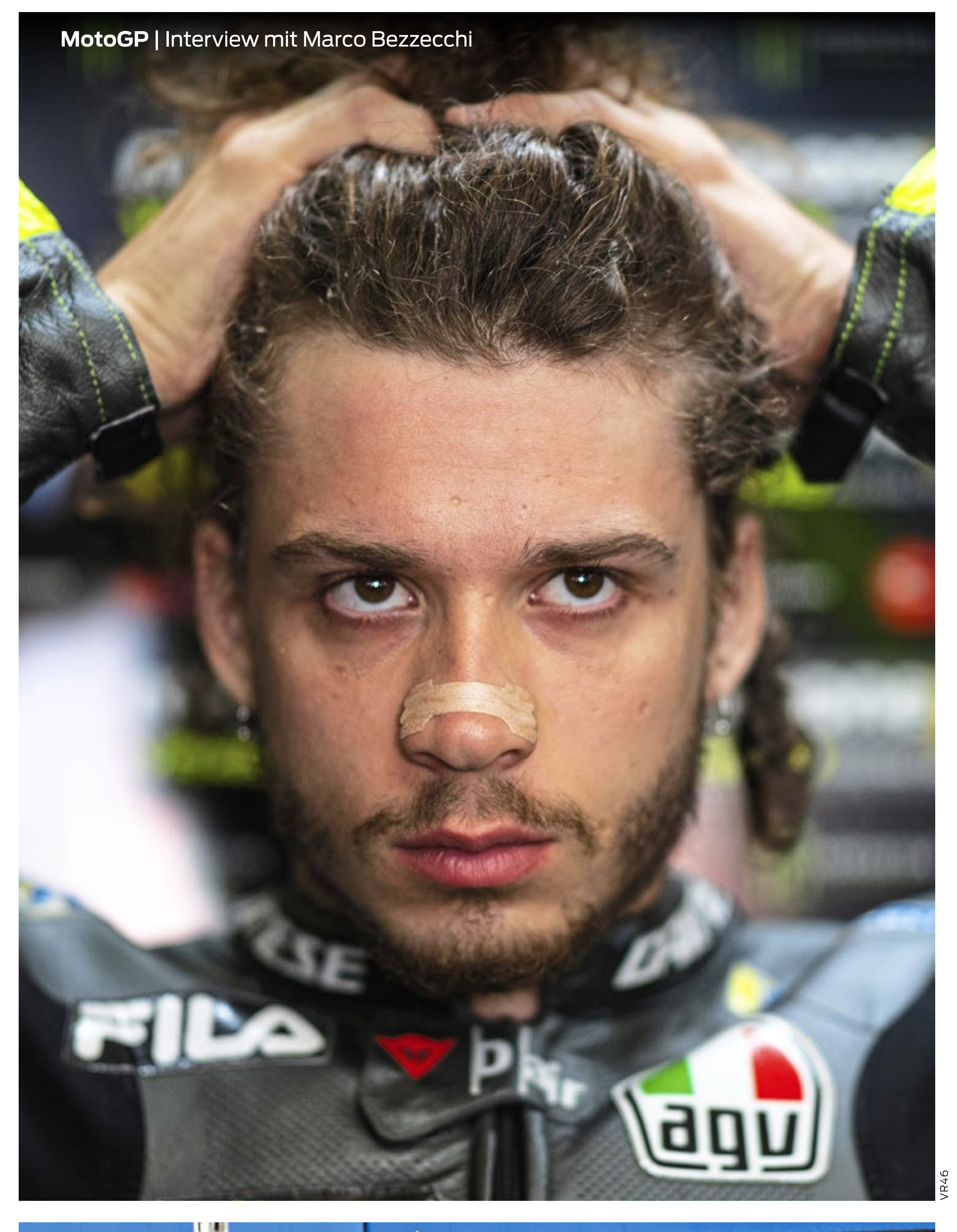
NASCAR CUP SERIES

Elkhart Lake/Wisconsin (USA)
18. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
4.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
5.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
6.	Chris Buescher (USA)	Ford
7.	Austin Cindric (USA)	Ford
8.	Michael McDowell (USA)	Ford
9.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
10.	Kevin Harvick (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 18 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	624 Punkte
2.	Blaney (Ford)	591
3.	Chastain (Chevrolet)	589
4.	Larson (Chevrolet)	553
5.	Logano (Ford)	551
6.	Kyle Busch (Toyota)	547
7.	Truex Jr. (Toyota)	540
8.	Bell (Toyota)	499
9.	Bowman (Chevrolet)	494
10.	Byron (Chevrolet)	489



VR46

Nach seinem Podestplatz in Assen hat sich Marco Bezzecchi klar als bester Rookie des Jahres in der MotoGP bestätigt. Im MSa-Interview erklärt der 23-jährige VR46-Pilot, wie seine Entwicklung möglich war.

Von: **Imre Paulovits**

Casey Stoner hat letztes Jahr gesagt, dass er in Ihrem Fahrstil etwas sieht, von dem er sich in der MotoGP viel verspricht. Was kann er gesehen haben, und was halten Sie von seiner Aussage?
Ich habe Casey in Valencia getroffen, aber nicht wirklich viel mit ihm geredet, wir haben uns nur gegrüßt, so haben wir nicht über dieses Thema gesprochen. Aber ich habe das Interview gelesen, und es war eine große Freude für mich, zu erfahren, dass er so über mich denkt. Ich weiß nicht, woran er gedacht hat, aber ich hoffe an ein paar Fähigkeiten.

Wie würden Sie Ihre erste Saisonhälfte beschreiben?
Es war eine fantastische erste Saisonhälfte. Das einzige Rennen, wo ich mehr vorhatte, war in Barcelona. Da war ich an allen Tagen gut, aber nicht im Rennen. Ich habe dort einen ähnlichen Fehler gemacht wie in Austin, und denselben Fehler zweimal zu machen, ist nicht gut. Der Rest war richtig gut, wir haben immer etwas dazugelernt. Wir haben mit meinem Crewchief Matteo Flamigni eine Liste, auf der wir immer alles aufschreiben, was wir gelernt haben. Und diese Liste ist mittlerweile richtig lang.

Wie war es, in Assen bei Ihrem elften MotoGP-Rennen auf dem Podest zu stehen?
Es war ein unglaubliches Rennen für mich. Ich war nach dem Rennen ganz sprachlos. Wir hatten das ganze Wochenende sehr gut gearbeitet, für das Rennen passte es dann perfekt zusammen. Ganz ehrlich wusste ich nicht, was ich erwarten konnte, nachdem ich den weichen Hinterreifen gewählt hatte. Wir hatten an diesem Wochenende gut gearbeitet, aber mit dem Medium. Ich hatte mit ihm in den Trainings zwei Renndistanzen zurückgelegt, aber wirklich wohlgefühlt hatte ich mich auf ihm nicht. Als ich dann

Marco Bezzecchi in Assen: Mit Valentino Rossis Flagge zur Siegerehrung

VR46

„Hätte nicht erwartet, so früh auf Podest zu stehen“

im Qualifying mit dem Soft richtig schnell war, habe ich gesagt, es kann doch nicht sein, dass ich mit dem Medium so viel langsamer bin. Vielleicht habe ich mit dem falschen Reifen gearbeitet. Aber mit dem Soft bin ich bis dahin maximal fünf Runden gefahren. Schließlich habe ich mich für das Rennen für den weichen Hinterreifen entschieden. Dabei hat mir Matteo sehr viel Vertrauen gegeben. Ich selbst war mir nicht wirklich sicher. Noch in der Startaufstellung wusste ich nicht, was wir machen sollte. Er sagte mir: „Mach dir keine Sorgen, wir stecken den Soft rein, und du wirst schon gut damit fahren.“ Als ich Bagnaia vorn gesehen habe, habe ich zwar nicht unbedingt versucht, ihn einzuholen, aber der Reifen arbeitete großartig. Und schließlich konnte ich bis ins Ziel den zweiten Platz halten, wenn Maverick Viñales zum Schluss auch sehr stark war.

Wie haben Sie den Unfall zwischen Fabio Quartararo und Aleix Espargaró gesehen?

Fabio hat versucht, Aleix zu überholen. In dieser Kurve habe ich Jack Miller überholt. Und wenn man versucht, einen Fahrer zu überholen, der genauso schnell ist wie man selbst, kann dies schon eine knifflige Kurve sein, und man kann leicht zu schnell reinfahren. Das ist Fabio wohl passiert. Und als er versucht hat, Aleix nicht zu berühren, hat er wohl noch stärker gebremst, und ihm ist das Vorderrad weggerutscht. Als ich ihn stürzen und Aleix ins Kies fahren sah, war ich Zweiter und habe alles gegeben.

Wie war es, als es anfing zu regnen?

Wenn der Regen kommt, ist es immer eine Situation, die ich normalerweise mag. Unser Riding-Coach Idalio Gavira sagt immer, wenn der Regen nicht am Hals wehtut, regnet es nicht wirklich. Ich habe gesehen, dass Pecco vorne nicht viel langsamer macht, da habe ich mir gedacht, dass dies vielleicht wirklich die Chance ist, das Podest heimzubringen. Ich hatte mir gesagt, mein Vater ist der Wind und meine Mutter der Regen, und es hat funktioniert. Ich sah die Regentropfen an meiner Verkleidungsschreibe, dann sah ich, wie Pecco vor mir immer größer wurde. Ich habe versucht, mir einzureden, dass es nicht wirklich regnet. Ich habe versucht, konzentriert zu bleiben und wie es nur ging zu pushen.

> „Das MotoGP-Motorrad gab mir vom ersten Testtag an sehr viel Vertrauen für die Front, und ich konnte deshalb gleich schnell fahren. “
>
> Marco Bezzecchi

Sie standen in Assen weder mit dem Moto3- noch mit dem Moto2-Motorrad auf dem Podest, wieso jetzt mit dem MotoGP-Bike?

Ich weiß es nicht. Ich hatte mich auf dieses Wochenende gefreut, weil ich die Strecke eigentlich mag. Ich war öfter nah am Podest, aber eben nie darauf. Aber ganz ehrlich hätte ich, als ich von zu Hause losfuhr, nicht gedacht, dass ich auf dem Podest landen würde. Ich hatte meine Freundin beim Essen in der Woche zuvor gefragt, als ich mich in unserem Haus umsah, wo ich wohl meinen ersten MotoGP-Pokal hintun kann. Es ist irgendwie komisch in den letzten Rennen. Vor Mugello hatte ich einen Traum, bei dem ich hinter Pecco herfahre, ihn auf der Zielgeraden überhole, die Pole-Position herausfahre und das Geschrei der Fans höre. Dann habe ich dort im Qualifying fast die Pole-Position geholt. Und in Assen dann den Pokal. Ich habe mich auf dem Motorrad einfach wohlgefühlt. Vielleicht war das Geheimnis einfach, dass ich das ganze Wochenende mit einem Reifen gearbeitet habe, der überhaupt keinen Grip hatte. Ich habe dann den Soft reingemacht, und das Motorrad war ein ganz anderes. Ich habe nur versucht, den Reifen nicht zu sehr zu beanspruchen, mit den Mappings intelligent vorzugehen, besonders auf der rechten Seite sanft mit dem Gas zu sein und an Pecco dranzubleiben.

Wie haben Sie die Umstellung vom Moto2- auf das MotoGP-Bike so schnell geschafft?

Ich mag das Motorrad, ich habe mich vom ersten Moment an, wo ich mich draufgesetzt habe, wohlgefühlt. Das Motorrad gibt mir sehr viel Vertrauen für die Front, und wenn man die hat, dann kommt alles ein wenig leichter. Nach zwei oder drei Testtagen fühlte ich mich bequem auf dem Motorrad, ohne zu pushen, sondern nur um zu verstehen, was ich brauchte. Danach konnte ich relativ rasch schnell fahren. Von da an konnten wir uns ständig weiterentwickeln.

Was bedeutet es für Sie, das erste Podest für Valentino Rossis MotoGP-Team eingefahren zu haben?

Das war schon fantastisch. In der Auslaufrunde war plötzlich dieser Streckenposten mit der Flagge von Valentino da, ich denke, er wollte es Pecco geben, und er ging Richtung Fantribüne. Da habe ich mir die Flagge genommen und habe sie zum Parc Fermé gefahren. Valentino und die Academy haben einen unglaublich guten Job gemacht, und ich habe ihnen viel zu verdanken. Ohne Valentino wäre ich nicht in der Weltmeisterschaft. Er nahm mich, als ich 14 oder 15 war und hat mich seither ununterbrochen unterstützt, genau wie seine Academy. Hier anzukommen ist mehr als fantastisch. Es ist mehr, als was ich je erwarten konnte.

Könnte dieser Podestplatz nun mehr losgetreten haben?

Auf alle Fälle war es ein sehr wichtiges Ereignis für mich, etwas, wovon ich geträumt habe, es eines Tages zu erreichen. Ich hatte aber nicht erwartet, es so früh zu erreichen. Aber schlussendlich bin ich doch nur ein Rookie. Meine Mentalität ist jetzt, wenn ich nach der Sommerpause für die zweite Saisonhälfte zurückkomme, nicht immer so gute Rennen wie das in Assen zu erwarten. Es wird sicherlich Strecken geben, wo ich mehr Probleme haben werde. Es wird aber sicherlich auch welche geben, wo ich weniger habe. Wir können unsere Arbeit dann am besten fortsetzen, wenn wir es Rennen für Rennen angehen. Wenn sich eine Möglichkeit wie in Assen auftut, muss man sie nutzen und das bestmögliche Resultat herausholen. Wenn man aber keine solche Möglichkeit hat, muss man trotzdem das Maximum aus dem Tag herausholen – ob das nun P10, P12 oder ein weiteres Podest ist. Natürlich wäre jedes weitere Podest toll, aber als Rookie ist es normal, dass man auch schlechtere Rennen hat. Einige Strecken sind mit dem MotoGP-Motorrad schwerer als andere, auf anderen Strecken ist es nicht leicht, die Reifen zu managen. In Assen so lange vorne gewesen zu sein, hat mich vieles gelehrt. Auf alle Fälle mehr als zum Beispiel am Sachsenring. Aber ich denke der Klick kommt erst, wenn man noch viel mehr gelernt hat. ■



Marco Bezzecchi

Geburtstag: 12.11.1998
Geburtsort: Rimini (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2015: Moto3, Mahindra (-)
2016: Moto3, Mahindra (47.)
2017: Moto3, Mahindra (23.)
2018: Moto3, KTM (3.)
2019: Moto2, KTM (23.)
2020: Moto2, Kalex (4.)
2021: Moto2, Kalex (3.)
2022: MotoGP, Ducati
(zurzeit 14.)

Marc Márquez: Der achtfache Weltmeister zeigt wie immer viel Entschlossenheit

MOTOGP

Offener Brief von Márquez

Nach einer Flut von Fanpost hat Marc Márquez einen offenen Brief geschrieben und seinen Zustand vor und seit der OP sehr genau beschrieben. Der Honda-Werkspilot sieht seiner Zukunft mit viel Optimismus entgegen.

Von: **Imre Paulovits**

Er war stets ein Meister darin, seine Schmerzen und Gebrechen zu verbergen. Doch in diesem Jahr war es klar, dass Marc Márquez körperlich beeinträchtigt ist, die Honda nicht so fahren kann, wie er will und zumeist starke Schmerzen überwinden muss. Als er sich entschloss, sich nach dem Mugello-GP unter das Messer zu legen, um seinen verdreht zusammengewachsenen rechten Oberarmknochen einer vierten Operation zu unterziehen, war er mit seinen Aussagen erstaunlich realistisch. Nun öffnet sich der achtfache Weltmeister, der in den letzten drei Jahren mehrmals durch die Hölle ging, in einer Art, wie man es noch nie von ihm erlebt hat.

„Ich habe von euch in der letzten Zeit sehr viele ermutigende Nachrichten erhalten, und ich schätze sie sehr, besonders in Zeiten wie diesen“, beginnt Marc Márquez seinen offenen Brief, den er auf seinen sozialen Kanälen postete, den das Repsol-Honda-Team aber auch veröffentlicht hat. „Ich will euch wissen lassen, wie es mit meiner Genesung steht.“

Márquez geht aber viel weiter als bis zu seinem derzeitigen Zustand und beschreibt auch seinen gesamten Weg, der dazu geführt hat, dass er mitten in der Saison einen Einschnitt machte. „Die Überlegung, dass ich eine weitere Operation benötigen würde, war bereits seit letztem September da. Mein Arm wird ja regelmäßig untersucht, und uns war klar, wie es um die Heilung nach der dritten OP stand. Als die Vorsaison kam, habe ich mich selbst überzeugt, dass ich es schaffen kann, und ‚Die Kraft steckt im Geist‘ war mein Motto. Aber als die Saison begann, habe ich feststellen müssen, dass die Einschränkungen zu groß waren. Ich wusste, dass der Knochen nicht hundertprozentig verwachsen war, ich wusste um die Grenzen, ich musste aber mein Unbehagen verdecken, um ständigen Fragen aus dem Weg zu gehen. Nur die, die mir ganz nahe stehen, wussten um die Situation.“

Andere Methodik

Márquez geht auch darauf ein, was den Ausschlag für die OP gab: „Die Möglichkeit der Operation in den USA hat mich doch überrascht. Wie sie das ganze planen und die Nachbehandlung sind ganz anders als in Spanien. Die postoperative Phase war sehr kurz, ich wurde gleich entlassen, ich durfte heimfliegen. Dafür wurde die Vorbereitung sehr genau geplant, und alles wurde lange im Voraus gemacht. Ich war vor der Operation sehr guter Dinge, aber nach der OP ging es mir sehr schlecht, und ich hatte starke Schmerzen. Aber das war nur für drei, vier Tage. Jetzt fühle ich mich wieder gut, und es ist kein Schmerz mehr da.“

Entsprechend geht Márquez die Zukunft an: „Mein Arm ist nach wie vor immobilisiert, ich mache leichte passive Bewegungsübungen. Ich fühle mich sehr motiviert, und ich kann es kaum erwarten, dass ich sehe, ob mein Arm wirklich so funktioniert, wie er soll, sobald es die Ärzte zulassen. Derzeit spüre ich Hoffnung. So wie ich zuletzt fahren konnte, sah ich mich nur noch für ein oder zwei Jahre in der WM. Nach dem Eingriff in Rochester hoffe ich, dass ich wieder konkurrenzfähig sein werde und wieder Spaß auf dem Motorrad habe. Mitte Juli wird der Arm wieder geröntgt, dann sehen wir den Fortschritt, und die Richtung, in die wir gehen müssen.“

Bleibt zu hoffen, dass seine Geschichte ein Happy End findet. ■



MOTOGP

Marc Márquez mit Armschlinge im Pool: Training für den gesunden Teil seines Körpers



Fabio Quartararo (#20) stürzt beim Überholen. Straffall?

MOTORSPORT IMAGES

MotoGP

Yamaha-Beschwerde

Wenn er die Strafe von Fabio Quartararo für den Grand Prix in Silverstone juristisch auch nicht anfechten konnte, machte Yamaha-Rennboss Lin Jarvis seine Klage öffentlich.

Von: **Imre Paulovits**

Lin Jarvis ist ein very British Gentleman. Was er herauslässt, ist wohlüberlegt. Und er ist hohe Wogen gewohnt. Doch in Assen wurde Jarvis an die Grenzen seines ruhigen Gemüts gebracht. Nachdem Fabio Quartararo für den missglückten Überholversuch gegen Aleix Espargaró eine Long-Lap-Penalty für Silverstone bekam, ließ er eine Pressemitteilung rausschicken, in der er seinen Unmut kundtut. Wie schwer dies wiegt, zeigt sich daran, dass das Yamaha-Werksteam sonst nur Mitteilungen zu den Trainingstagen und den Rennen oder bei Personalwechseln rausgibt.

„Fabio Quartararo und Yamaha haben sich stets um Fairness und Sportlichkeit in der MotoGP bemüht", lässt sich Jarvis zitieren. „Wir sind sehr enttäuscht darüber, mit welcher Ungleichheit der FIM MotoGP Steward Panel Strafen verhängt." Das Yamaha MotoGP Team kann auch der Entscheidung für eine Strafe für Fabio Quartararo wegen seines Überholmanövers gegen Aleix Espargaró aus folgenden Gründen nicht zustimmen: Während Fabio Quartararo zugab, in Runde 5, Turn 5, einen Fahrfehler gemacht zu haben, sieht Yamaha dies als einen Renn-Vorfall. Quartararo gilt auch als sauberer Fahrer ohne Vorgeschichte. Yamaha sieht zwar ein, dass Aleix Espargarós Rennen beeinflusst wurde, dies sei aber nicht beabsichtigt gewesen.

„Wir wollten gegen die Entscheidung der Stewards Einspruch erheben, dies ist aber nicht möglich. Wir wollten es danach an den Court of Arbitration for Sport weiterleiten, aber auch dies ist nicht möglich. Aus genau diesem Grund müssen von den Stewards korrekte, ausgewogene und konsequente Entscheidungen getroffen werden."

Rechtloser Raum

Und genau hier liegt der Hund begraben. Es ist nur schwer nachvollziehbar, wie vor anderthalb Jahren ein Passus ins Reglement aufgenommen werden konnte, der keinerlei Einspruchsrecht gegen die Entscheidung der Stewards zulässt. Die Hersteller- und die Teamvereinigung werden bei Regeländerungen miteinbezogen, sie hätten dies damals verhindern müssen. Die Grand-Prix-Kommission hatte wohl Vertrauen in den Steward-Panel unter der Leitung von Freddie Spencer. Aber was seine Leute in diesem Jahr fabrizieren, ist beschämend. Und bei der Quartararo-Entscheidung wird man das Gefühl nicht los, dass hier die WM wieder spannender gemacht werden sollte. Ein gefährliches Spiel, das die Zuschauer schnell durchblicken und mit Abwesenheit bestrafen könnten.

Vor 50 Jahren behandelten die FIM-Offiziellen die Fahrer wie ihre Leibeigenen, was Streckensicherheit und deren Rechte anging. Diese Zeiten sind zum Glück längst vorbei. Doch nun scheint die gleiche Mentalität – Macht über viel erfolgreichere Menschen, als man selber ist, auszuüben – Einzug zu halten.

Quartararo selbst postete: „… Man darf von nun an nicht mehr überholen, weil man sonst bestraft werden könnte. Gratulation an die Stewards für ihren großartigen Job!" Und Loris Baz fügte hinzu: „Jedes Jahr bereue ich mehr, dass ich nicht früher geboren bin und heute Rennen fahren muss. Strafen, Politik und nochmals Politik. Ich wünschte ich hätte zu der Zeit Rennen fahren konnte, als ich ein Kind war." Früher war alles besser? Keinesfalls. Dies aber umso mehr. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Manch einer der Formel-1-Stars ist bekennender MotoGP-Anhänger. Lewis Hamilton, Sebastian Vettel – die Reihe lässt sich beliebig fortsetzen. Es gibt aber auch ausreichend Fans für die vierrädrige Königsklasse. So ließ es sich Aspar-GasGas-Moto2-Pilot Jake Dixon nicht nehmen, am letzten Wochenende mit seiner Frau Sarah den Formel-1-Grand-Prix in Silverstone zu besuchen. „Jetzt zähle ich die Tage zurück bis zu unserem Motorrad-Heim-GP auf dieser Strecke", so Dixon. Er muss sich noch bis zum 5. August gedulden, bevor er auf dem Traditionskurs auf seine Moto2 steigen kann.

MOTOGP

In unserem Interview (s. Seite 32) erwähnte Marco Bezzecchi, dass nach seinem Podestplatz in Assen bis weit in die Nacht hinein gefeiert wurde. Die Video-Aufnahmen, die von der Euphorie der VR46-Truppe öffentlich wurden, lassen das Ausmaß erahnen. Wenn man aber auch weiß, wie viel Disziplin und Teamgeist Valentino Rossi von seinen Schützlingen erwartet, wird es klar, wie es alle mitreißt, wenn der Erfolg einkehrt. Man darf schon gespannt sein, wie die Truppe nach der Sommerpause weitermacht.

MOTOGP

Die Kontroverse über die Strafe von Fabio Quartararo regt nicht nur die Beteiligten und die Fans auf. Selbst der rührige ehemalige FIM-Präsident Vito Ippolito retweetete den Post des Franzosen, in dem dieser den Stewards zu ihrem großartigen Job dankt. Quartararo erntete für seinen Post innerhalb von 24 Stunden 18 500 Likes, und sein Tweet wurde über 2000 Mal geteilt. In den knapp 900 Kommentaren kann man lange suchen, bis irgendwo Verständnis für die Entscheidung aufgebracht wird, aber die Kritik an den Stewards wird sich keiner von ihnen gerne durchlesen.



Rainey fährt!

Beim Goodwood Festival of Speed konnte der querschnittsgelähmte Wayne Rainey erstmals wieder die Yamaha FZR 500 fahren, mit der er 1992 Weltmeister wurde. Bei diesem historischen Ereignis waren auch seine Mitstreiter Kevin Schwantz und Mick Doohan dabei, und auch sein damaliger Teamchef Kenny Roberts schwang sich in den Sattel.

Von: **Imre Paulovits**

Aus den vier Kohlefaser-Tüten dringt blauer Rauch, das Geräusch wird schärfer und die rot-weiße Yamaha stürmt mit erhobenem Vorderrad nach vorn. Nach einem Moment der Stille bricht tosender Beifall aus. Denn wer diesem reinrassigen Renner die Sporen gab, war kein anderer als Wayne Rainey, der seit seinem Sturz 1993 in Misano querschnittsgelähmt ist. Doch am vorletzten Wochenende beim Goodwood Festival of Speed saß er wieder im Sattel des Motorrads, mit dem er vor 30 Jahren seinen dritten Titel in Folge einfuhr. Dass noch immer das Rennfahrerherz in ihm schlägt, war bald nicht zu verkennen: Er gab Gas, und das fröhliche Fauchen aus den Auspuffen und schwarze Striche unter dem Hinterrad ließen alte Zeiten wieder lebendig werden.

Technik macht's möglich

Nach Raineys schrecklichem Unfall taten Kenny Roberts und Eddie Lawson alles, um ihrem verunglückten Kameraden das Leben so erträglich wie möglich zu machen. Raineys Vater Sandy tüftelte an Rennkarts, mit denen er auf der Rennstrecke fahren konnte. Doch dass er es je wieder mit einem Motorrad können wird, schien utopisch und fern. Doch Takuma Aoki, den im Winter 1998 das gleiche Schicksal ereilte, arbeitete in den letzten Jahren im Honda-Forschungszentrum an Fahrzeugen für Menschen mit Behinderungen, und dabei entstand auch eine Honda Fireblade, die mit einem Schaltautomaten aus dem Dragstersport vom Lenker aus geschaltet werden kann. Auf einem solchen Motorrad wurde Aoki festgeschnallt und fuhr am 10. Juli 2019 im Rahmen der 8 Stunden von Suzuka einige Demorunden.

> „Meine Frau Shae hat mich all die Jahre die Grands Prix fahren gesehen, aber sie war nie so nervös wie als ich das erste Mal in Goodwood den Weg rauffuhr.“
>
> Wayne Rainey

Daraufhin orderte Yamaha USA die Teile, es wurde eine Yamaha R1 für Wayne Rainey aufgebaut, und nach einem Testtag in Willow Springs fuhr Rainey. in Begleitung seiner Freunde Kenny Roberts und Eddie Lawson, am 14. Dezember 2019 beim Sound of Engine Festival in Suzuka seine ersten Demorunden in der Öffentlichkeit. Der Duke of Richmond setzte alle Hebel in Bewegung, dass Rainey auch beim Festival of Speed in seiner Hofeinfahrt, die als astreine Bergrennstrecke ausgelegt ist, fahren kann.

Nun machte Yamaha die YZR 500 von 1992 fertig, mit der Rainey seinen letzten Titel gewann. Der grazile Zweitakter wurde mit einem solchen Schaltmechanismus versehen, statt der Fußrasten wurden Rennrad-Clip-Pedale von Shimano angebracht, in die die mit dem Gegenstück versehenen Alpinestars-Stiefel eingerastet werden konnten. Über den Tank kam eine Hartschaum-Auflage, gegen die sich Rainey mit dem Oberkörper abstützen kann, und wenn er in den Sattel gehoben wird, kann er dort mit einem Gurt festgeschnallt werden. Losfahren kann Rainey natürlich nur, wenn das Motorrad gehalten wird, und dies übernahm sein Sohn Rex.



Ein emotionaler Anblick für alle: Wayne Rainey mit seiner Weltmeister-Yamaha von 1992 in Goodwood

YAMAHA



MOTOGP



Begleitung: Mick Doohan (#3), Kevin Schwantz (#1 in Rot) und Kenny Roberts



YAMAHA

Rennradclip statt Fußraste



YAMAHA

Kenny Roberts und Wayne Rainey: Der ehemalige Teamchef und sein Fahrer sind immer noch ein Herz und eine Seele

Alte Mitstreiter

Die Gala in Goodwood wurde dadurch noch weiter aufgewertet, dass Raineys zwei größte Gegner aus der Saison 1992 mit ihren Maschinen mitfuhren. Mick Doohan, den Rainey den Titel im letzten Rennen entriss, mit der Honda NSR 500, und Kevin Schwantz, mit dem er eine Dauer-Rivalität führte, mit der Suzuki RGV 500. Raineys Teamchef Kenny Roberts fuhr mit der ihm eigenen Proton KR3, mit der Jeremy McWilliams 2002 unterwegs war. Dazu gesellte sich noch mit Respektabstand Dani Pedrosa mit der aktuellen MotoGP-KTM.

Auch Kiyochi Nanba, der 1998 vier 500er-WM-Läufe für das Yamaha-Werksteam von Wayne Rainey fuhr, ließ es sich nicht nehmen, den Mechaniker für seinen ehemaligen Teamchef zu spielen, und fuhr vor Raineys Fahrten die Yamaha auch eigenhändig warm. Und auch Raineys Nachfolger als Yamaha-Teamchef, Lin Jarvis, der dieses Amt noch heute einnimmt, kam vom Rennwochenende in Assen, um seinen Vorgänger fahren zu sehen.

Bei all den Emotionen war es schließlich auch eine Gaudi für jeden Teilnehmer. „Mit Wayne Rainey zusammen zu fahren, das hätte ich nie ausgelassen", gestand Mick Doohan. „Wir hatten damals in den frühen 1990ern harte Schlachten, trugen die WM zwischen uns und Kevin Schwantz aus. Leider hat Wayne zweimal über mich gesiegt. Es war schön, ihn wieder fahren zu sehen, besonders beim letzten Run den Berg hinauf." „Ich musste einfach nach Goodwood kommen, wo Wayne das erste Mal wieder eine 500er fuhr", gestand auch Kevin Schwantz. „Ich habe das Heck dieser Marlboro-Yamaha so viele Male gesehen, jetzt war es wieder so weit. Es war ein wenig wie in den alten Tagen."

Und auch Kenny Roberts gab zu: „Ich bin ja nicht unbedingt ein emotionaler Mensch, aber Wayne wieder Motorradfahren zu sehen, dann auch noch mit Kevin und Mick, das hat tiefe Emotionen aus mir entlockt." Wie aus allen, die bei diesem Festival of Speed dabei sein konnten. ■

DREI FRAGEN AN WAYNE RAINEY



WIE WAR ES, WIEDER MIT DER 500ER-YAMAHA ZU FAHREN, MIT DER SIE ZULETZT WELTMEISTER WURDEN?

Es war unglaublich. Ich hätte nie gedacht, dass ich nach 30 Jahren wieder auf diesem Motorrad sitzen würde, zusammen mit meinen Konkurrenten, mit denen ich so hart gekämpft habe. Aber heute sind wir alte Kumpel, und wir hatten eine großartige Zeit. Es war perfekt.

KAM DABEI WIEDER DER RENNFAHRER DURCH?

Als ich das erste Mal hochfuhr, musste ich erst einmal sicherstellen, dass der alte Mann Roberts mitkommt. Deshalb bin ich da so langsam gefahren. Aber im Ernst: Die ersten paar Fahrten habe ich sehr behutsam gemacht, ich wusste nicht genau, wo der Weg entlangführt. Ich war mir mit dem Gleichgewicht nicht ganz sicher, und es ist ein 500er-Zweitakter, was ich lange nicht mehr gefahren bin. So war ich sehr vorsichtig mit ihr. Aber nachdem ich fünf- oder sechsmal den Berg hochgefahren war, habe ich beim letzten Run den ersten Wheelie seit 30 Jahren gemacht. Als ich aus der Doppelrechts kam, sagte meine Gashand mach, aber mein Hirn sagte nein. Ich bin froh, dass ich auf den Kopf gehört habe.

WERDEN SIE NACH GOODWOOD ZURÜCKKEHREN?

Ich wollte gar nicht weg. Der Duke von Richmond veranstaltet dort eine unglaubliche Show, und warum sollte ich da nicht wiederkommen? Es ist so ein Spaß, ich habe jede Minute genossen.

Moto3-JuniorGP/Moto2-EM/ETC

Stück für Stück



In der Moto2-EM musste Lukas Tulovic alles auf eine Karte setzen, in Jerez gab es nur einen Lauf

CEV

In Jerez gab es nur eine einzige Chance für Lukas Tulovic, dem Moto2-EM-Titel wieder ein Stück näherzukommen. Vier Punkte können am Ende entscheidend sein.

Von: **Anke Wieczorek**

Kleinvieh macht auch Mist. Dafür, wie das Wochenende in Jerez für den deutschen Moto2-EM-Fahrer Lukas Tulovic angefangen hatte, kann der Eberbacher sogar von Glück über den Ausgang reden. Zwei heftige Abflüge im Training und im Qualifying bei 150 und 183 km/h mussten erst einmal weggesteckt werden. Im einzigen Rennen der Klasse waren vier Fahrer in den Kampf um den Sieg verstrickt. „Ich bin Alex Escrig dabei ins Heck geknallt", schildert Tulovic die Ereignisse. „Er hat mich überholt. Ich bin dran geblieben. Plötzlich hat er in einer Kurve fünf Meter früher als sonst gebremst. Ich wusste nicht, wohin ich sollte, und bin dann noch einen weiten Bogen gefahren. Das hat mich viel Zeit gekostet." Tulovic konnte als Zweiter im Ziel zur Saisonhalbzeit der FIM-Serie seine EM-Führung dennoch um weitere vier Punkte ausbauen. Escrig hatte sich seinen ersten Sieg geschnappt. Der Spanier ist der 32. Laufgewinner in der Vita der Moto2-EM.

Genauso wenig war der Ausgang in den Rennen des JuniorGP vorhersehbar. In der Schlussphase des ersten Laufes preschte Collin Veijer an die Spitze, wo David Salvador ausfiel. Veijer ist der erste Fahrer aus den Niederlanden, der einen Sieg in der Klasse holte. Sogar der GP-Führende Jose Antonio Rueda hatte sich die Zähne an ihm ausgebissen. Rueda kam im zweiten Lauf zur Geltung. Er gewann mit acht Sekunden Vorsprung, aber das Rennen war alles andere als langweilig. Zehn Fahrer kämpften um den zweiten Platz. Alonso setzte sich durch, verlor seine sicher geglaubten Meisterschaftspunkte aber wieder, weil er die Streckenbegrenzung während des Rennens überschritten hatte. Er wurde auf Platz 4 zurückgestuft, was wiederum Almansa und O'Shea auf ihre ersten Podestplätze beförderte. O'Shea war aus der fünften Startreihe gekommen und hatte über fünf Sekunden Rückstand aufgeholt, um an der Spitze präsent zu sein.

Im European Talent Cup ließ sich Dodo Boggio nicht die Ehre nehmen, seiner Heimat Italien den fünften Sieg in der Klasse zu schenken. Guido Pini hätte dagegen die Abwesenheit von Joel Esteban nutzen können, um gleich die Spitze in der Gesamtwertung zu übernehmen. Er ging im Gerangel des ersten Laufes unter und wurde nur Achter. Dafür ist jetzt Boggio neuer Tabellenführer mit einem einzigen Punkt Vorsprung vor Esteban. ■



CEV

Neuer Erster: Dodo Boggio

MOTO2-EM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Alex Escrig (E)	Kalex	29.19,178 min
2.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+1,543 s
3.	Senna Agius (AUS)	Kalex	+2,641 s
4.	Xavier Cardelús (AND)	Kalex	+2,905 s
5.	Alex Toledo (E)	Kalex	+12,510 s
6.	Yeray Ruiz (E)	Kalex	+12,872 s



CEV

Schampuslaune: Erster Sieg für Alex Escrig in der Moto2-EM

EM-STAND

1.	Tulovic	135 Punkte
2.	Agius	106
3.	Escrig	99
4.	Toledo	77
5.	Rato	51
6.	Ruiz	41
7.	Cardelús	40

JUNIORGP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Collin Veijer (NL)	KTM	28.37,996 min
2.	Jose Antonio Rueda (E)	Honda	+0,016 s
3.	Angel Piqueras (E)	Honda	+0,318 s
10.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+13,562 s
18.	Philipp Tonn (D)	KTM	+28,757 s
20.	Jakob Rosenthaler (A)	KTM	+28,893 s

JUNIOR-GP – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Jose Antonio Rueda (E)	Honda	28.47,151 min
2.	David Almansa (E)	KTM	+8,705 s
3.	Edward O'Shea (GB)	Honda	+8,728 s
4.	David Salvador (E)	Husqvarna	+8,733 s
18.	Jakob Rosenthaler (A)	KTM	+23,083 s
19.	Philipp Tonn (D)	KTM	+23,172 s

WM-STAND

1.	Rueda	153 Punkte
2.	Salvador	82
3.	Piqueras	81
4.	Fariolo	80
5.	Azman	77
6.	Alonso	73
21.	Dettwiler	9

EUROPEAN TALENT CUP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Dodo Boggio (I)	Honda	27.26,670 min
2.	Brian Uriarte (E)	Honda	+0,023 s
3.	Hakim Danish (MAL)	Honda	+0,214 s
4.	Maximo Martinez (E)	Honda	+0,441 s
5.	Ruche Moodley (RSA)	Honda	+0,557 s
6.	Rico Salmela (FIN)	Honda	+0,696 s

EUROPEAN TALENT CUP – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Dodo Boggio (I)	Honda	27.33,914 min
2.	Brian Uriarte (E)	Honda	+0,120 s
3.	Casey O'Gorman (IRL)	Honda	+0,076 s
4.	Alberto Ferrandez (E)	Honda	+0,255 s
5.	Maximo Martinez (E)	Honda	+0,294 s
6.	Amanuel Brinton (GB)	Honda	+0,391 s

CUP-STAND

1.	Boggio	96 Punkte
2.	Esteban	95
3.	Pini	87
4.	Uriarte	85
5.	Danish	70
6.	Martinez	65
7.	Salmela	62

Superbike-WM

Mackenzie: Wildcard

Darauf können sich die britischen Fans freuen: Der amtierende BSB-Meister Tarran Mackenzie, Sohn des 500er-WM-VIerten Niall Mackenzie, wird in Donington mit einer Wildcard an den Start gehen.

Von: **Imre Paulovits**

Letztes Jahr wurde Tarran Mackenzie BSB-Champ und löste einen Hype aus. Der 26-jährige Schotte holte den Titel genau wie sein Vater Niall auf Yamaha, Letzterer feierte drei BSB-Titel in Folge zwischen 1996 und 1998, nachdem er seine 500er-WM-Karriere beendet hatte. Während sein älterer Bruder Taylor im letzten Jahr seine Rennfahrerkarriere beendet hat, wird von Tarran viel erwartet. Wenn er auch vor fünf Jahren mit Kiefer Racing einen Versuch in der Moto2-WM machte und der durchschlagende Erfolg ausblieb, gereift und mit einem starken Team im Rücken sollte der BSB-Champ seine Klasse bei zwei Wildcard-Auftritten in Assen und Donington unter Beweis stellen. Da er sich im Winter aber verletzte, musste er die Möglichkeit in der Cathedral of Speed Ende April auslassen. Umso mehr freuen sich seine Fans auf seinen Heimauftritt in Donington. Dort wird sein Team McAMS Yamaha mit einer geleasten R1 in vollem Superbike-WM-Trimm antreten.

Letztes Jahr holte sich Mackenzie den Titel mit zehn Siegen und 19 Podestplätzen. Da er dieses Jahr verletzungsbedingt die ersten beiden Runden auslassen musste, hinkte er seiner Form bislang hinterher. Doch in zwei Wochen in Donington will er wieder in Bestform sein. ■



WORLDSBK

Terran Mackenzie: Wildcard-Einsatz mit waschechter WM-Yamaha

Sachsenring Classic

Superstars en masse

Zwei Dutzend WM-Titel vereinen allein die vier Star-Gäste des diesjährigen Sachsenring Classic. Dazu kommen fast alle Pro-Superbike-Stars.

Von: **Imre Paulovits**

Das letzte Mal konnten die Fans auf dem Sachsenring die Stars der Vergangenheit 2018 erleben. Nach einem Jahr Pause sollte es eigentlich 2020 wieder so weit gewesen sein, doch Corona verhinderte dies. Doch vom 15.–17. Juli wird in Sachsen umso mehr Prominenz am Start stehen. Die vier Superstars der Veranstaltung, Giacomo Agostini, Toni Mang, Freddie Spencer und Kevin Schwantz, bringen es zusammen auf 24 WM-Titel, noch wichtiger ist aber ihre Nähe zu den Fans, die sie nie verloren haben. Dabei können die deutschen Fans Toni Mang nach langer Zeit erstmals auf seiner Kawasaki wieder fahren sehen.

Eine regelrechte Meisterfeier bahnt sich beim Pro Superbike Revival an. Der ehemalige Veranstalter Franz Rau hat die Zusage fast aller Meister dieser Blütezeit der Deutschen Meisterschaft bekommen. So werden die Meister Andreas Hofmann, Michael Galinski, Ernst Gschwender, Edwin Weibel, Jochen Schmid und Christer Lindholm am Start stehen. ■



PAULOVITS

Drei Superstars: Giacomo Agostini, Freddie Spencer und Kevin Schwantz (v. l.)

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Bei der britischen Superbike-WM-Runde wird der Däne Simon Jespersen mit einer Wildcard in der Supersport-Klasse an den Start gehen. Letztes Jahr fiel der talentierte Nordländer auf, als er als Ersatzfahrer das Rennen in Estoril anführte. Jespersen wird eine zweite Ducati Panigale im CM Racing Team neben deren österreichischen Stammpiloten Maximilian Kofler fahren.

IDM SUPERBIKE

Sein Geld verdient Marc-Reiner Schmidt auf der Einzylinder TM 450. Zusätzlichen Spaß holt sich der Supermoto-Weltmeister auf der Vierzylinder-BMW S 1000 RR. Schmidt genoss seinen ersten Auftritt in der Königsklasse vor fast einem Jahr schon einmal in vollen Zügen. Die IDM-Rennen im tschechischen Most vor anderthalb Wochen fielen genau in die Pause zwischen seinen Starts in der Supermoto-WM und der italienischen Meisterschaft. „Nichts wie hin", dachte sich der 26-Jährige und schrieb sich als Gastfahrer und Teamkollege von Marc Neumann in die Starterliste ein. Mit einem Motorrad von Trainingsveranstalter Tommy Wagner unterm Hintern. Schmidts Ziel war ein Top-Ten-Platz in den Rennen. „Im Nassen könnte es funktionieren, im Trockenen fehlt mir die Erfahrung", schätzte der Driftkünstler seine Chancen ein. Der Top-Ten-Platz gelang dem gebürtigen Friedrichshafener auch ohne Regen, ausgerechnet bei brütender Hitze im zweiten Superbike-Lauf. Als nächsten IDM-Termin hat er die kommende Veranstaltung vom 22. bis 24. Juli auserkoren. Könnte da noch mehr draus werden? „Nein, es bleiben Ausnahmen. Ich verdiene mein Geld in der Supermoto-WM und dort bleibe ich." Der Weltmeistertitel 2021 von Marc-Reiner Schmidt war für Deutschland nach Bernd Hiemer 2006 und 2008 der dritte Titelerfolg.

Jetzt zwei Spitzenreiter

Es wird eng: Sieger Trésarrieu vor Fienhage, rechts Harris

DOMES

Nach dem Speedway-Auftakt in Rzeszow brachte der zweite GP in Mühldorf echten und besten Langbahnsport. Mit Mathieu Trésarrieu gewann der Mann der Stunde, doch die WM ist spannender als je zuvor.

Von: **Alfred Domes**

Wer meinte, dass Mühldorf ein Hot Spot sein würde, wurde nicht enttäuscht. Aber nicht nur von den Temperaturen her, die jenseits der 30-Grad-Marke angesiedelt waren. Die Darbietungen der Langbahn-GP-Truppe waren eine tolle Show.

Nach dem Beginn im polnischen Rzeszow, wo in Speedway-Länge gefahren wurde, hieß es nun, die schnellen Setups auszupacken. Mit je vier Fahrern stellten die Briten und die Gastgeber das größte Kontingent, doch waren Jörg Tebbe und Fabian Wachs lediglich auf der Reservebank nominiert und kamen nicht zum Einsatz. Die Niederländer konnten sich auf drei Fahrer stützen. Die Tschechen (Josef Franc saß mit gebrochener Hand im Fahrerlager) und die Dänen traten als Duo auf, während Polen (Stanislaw Burza) und Frankreich (Mathieu Trésarrieu) als Solisten agierten.

Als pünktlich um 14 Uhr zum ersten Mal die Startbänder der 1000-Meter-Bahn hochschnellten, schnellte ebenso hurtig Mika Maijer an die Spitze des Feldes und holte die ersten vier Punkte vor Chris Harris und dem Tschechen Duo Malek und Stichauer. Doch dann schien das Pulver des Holländers verpufft, und er wurde nur Vorletzter. Die Tschechen hingegen konnten zulegen, und es war vor allem Stichauer, der für spannende Momente sorgte. Ihm behagte offensichtlich die Außenbahn, von der er etliche Angriffe startete, ehe er den Tag mit neun Punkten und Platz 9 abschloss. Landsmann Malek konnte nicht ganz an sein Rzeszow-Ergebnis anschließen. Der einzige Sturz an diesem Tag kostete ihn Punkte.

Die großen Gewinner des Tages waren Trésarrieu und Chris Harris, die nun gemeinsam die WM anführen. Der Franzose steuerte mit 16 Punkten direkt ins Finale, Harris hingegen nahm den Umweg über das Last Chance Heat, das er hinter Katt beendete. Der bisherige WM-Leader Kenneth Kruse Hansen erreichte in diesem Lauf nur den undankbaren dritten Rang, gewann aber dann das B-Finale.

Katt: Beinahe Podium

Für Deutschlands Farben war der Tag durchaus erfreulich. Lukas Fienhage agierte vor dem Rennen völlig entspannt. „Ich habe im Training keine Probleme gehabt und blicke dem Tag zuversichtlich entgegen", so der Weltmeister von 2020. Nach zwei Laufsiegen erreichte der 22-jährige Lohner eine 3-2-3-Ausbeute und den Einzug ins Finale. Dass es dort lediglich der Platz 5 wurde, tat der Freude keinen Abbruch.

Mit „Mega geil" fasste Stephan Katt den Tag zusammen. „Ich freue mich so sehr, dass ich das Finale erreicht habe. Ich habe in der letzten Runde leider an Romano (Hummel) den dritten Platz abgegeben, aber das ist der Sport. Es gab zwei Linien, ich war mir nicht sicher, ob es außen reicht, und habe die Innenbahn genommen."

Mit Ausnahme von Harris konnten die Briten ihre Stärke nicht voll anbringen. Der 24-jährige Zach Wajtknecht wurde Elfter vor seinem Landsmann James Shanes, während der für den Holländer Meijering eingesetzte Paul Powell den Schlusspunkt des Feldes setzte.

Polens Stanislaw Burza kam über dritte Laufränge nicht hinaus und rutschte von seinem bisherigen zweiten WM-Rang auf Platz 4 ab. ■



DOMES

Siegerehrung mit Deutschem: Harris, Trésarrieu, Hummel, Katt (v.l.)

LANGBAHN-WM

Mühldorf/Inn (D), 3. Juli

1.	Mathieu Trésarrieu (F)	16+4 Punkte
2.	Chris Harris (GB)	10+3
3.	Romano Hummel (NL)	15+2
4.	Stephan Katt (D)	12+1
5.	Lukas Fienhage (D)	16+0
6.	Kenneth Kruse Hansen (DK)	13
7.	Theo Pijper (NL)	11
8.	Jacob Bukhave (DK)	9
9.	Hynek Stichauer (CZ)	9
10.	Martin Malek (CZ)	9

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 2 von 6 Rennen

1.	Mathieu Trésarrieu	36 Punkte
2.	Chris Harris	36
3.	Kenneth Kruse Hansen	32
4.	Theo Pijper	21
5.	Stanislaw Burza (PL)	21
6.	Martin Malek	20
7.	Romano Hummel	18
8.	Lukas Fienhage	18
10.	Stephan Katt	15
16.	Jörg Tebbe (D)	3

Speedway-EM Rybnik

Nicht wiederzuerkennen

Leon Madsen setzte ein deutliches Zeichen. Trotz großer Anfangsschwäche gewann er den Auftakt zur Speedway-Europameisterschaft. Kai Huckenbeck scheiterte mit seinen schlechten Starts einmal mehr an sich selbst.

Von: **Andreas Fahldiek**

Im oberschlesischen Rybnik fand der erste Lauf der vierteiligen Speedway-Europameisterschaft statt. Im Vorfeld überschattete der fürchterliche Sturz von Daniel Bewley tags zuvor in Breslau das Rennen. Überraschenderweise zog sich der Brite nur starke Prellungen an Lunge und Bein zu. Er wurde vom Polen Dominik Kubera ersetzt.

Von Beginn an dominierte Mikkel Michelsen das Rennen. Vergessen waren die Ergebnisse seiner letzten drei GP-Läufe. Lediglich im letzten Durchgang wurde er einmal besiegt. Der Titelverteidiger und der überraschend starke Janusz Kolodziej konnten sich direkt für den Endlauf qualifizieren.



PABIJAN

Endspurt: Leon Madsen gewinnt das Finale vor Janusz Kolodziej

Vize-Europameister Leon Madsen startete katastrophal in den Wettbewerb. Nach zwei Durchgängen hatte er lediglich einen Punkt auf dem Konto! „Am Anfang lief es überhaupt nicht gut. Aber wir haben dann einiges am Motorrad geändert", kommentierte der Däne seine Anfangsschwäche. Und diese Maßnahmen zahlten sich aus. Ab Lauf 12 war der Mitfavorit nicht mehr wiederzuerkennen und gewann alle seine folgenden Läufe. Über den Hoffnungslauf qualifizierten er und Patryk Dudek sich für das entscheidende Finale. Und da traf Madsen wieder auf Michelsen, den er bereits in Lauf 18 bezwingen konnte. Auf der Innenbahn hatte Madsen den besten Start und fuhr dem sicheren Sieg entgegen. Michelsen konnte kurzzeitig den zweiten Platz halten, wurde dann aber von Kolodziej und Dudek durchgereicht.

Die sieben Vorlaufpunkte von Kai Huckenbeck waren für das Erreichen des Hoffnungslaufes viel zu wenig. Fahrerisch kann der Werlter allemal mit den Top-Fahrern mithalten. Aber es sind seine mäßigen Starts und teils der fehlende Biss in der ersten Kurve, die ihn um den Erfolg bringen. Das nächste Rennen der SEC-Serie findet am 6. August in Güstrow statt. ■

SPEEDWAY-EM

Rybnik (PL), 2. Juli

1.	Leon Madsen (DK)	10+3 Pkte.
2.	Janusz Kolodziej (PL)	12+2
3.	Patryk Dudek (PL)	11+1
4.	Mikkel Michelsen (DK)	14+0
5.	Bartosz Smektala (PL)	11
6.	Piotr Pawlicki (PL)	10
7.	Oliver Berntzon (S)	10
8.	Dimitri Bergé (F)	9
9	Kacper Woryna (PL)	8
10.	Kai Huckenbeck (D)	7

Enduro-WM Coimbra-Souselas

Das doppelte Flottchen

Dass Nathan Watson beim Enduro-GP im portugiesischen Coimbra gleich zweimal die Gesamtwertung gewinnen würde, hätte er selbst nicht erwartet: Seit 2017 war es für den Briten der erste Gesamtsieg – und jetzt doppelt.

Von: **Robert Pairan**

Einfach wurde es dem Honda-Fahrer nicht gemacht. Doch mit einem zweiten Platz beim Prolog konnte der Brite den ersten Fahrtag mit genug Selbstbewusstsein angehen. Und so kämpfte er sich nicht nur an E1-Weltmeister Andrea Verona heran, sondern konnte ihn im zweiten Durchgang sogar überholen. Am zweiten Tag ging es noch enger her, bis Watson seinem Landsmann und Ex-Champion Steve Holcombe Führung und Sieg entreißen konnte.

Der Meisterschaftsführende Wil Ruprecht erlebte ein rabenschwarzes Wochenende: Schon beim Prolog stürzte der Aussie. Am nächsten Morgen erneut ein heftiger Sturz, dann dauerte es lange, bis er sich wieder an normale Zeiten herankämpfen konnte. Der TM-Fahrer kam gerade einmal auf Platz 13 und am zweiten Tag nach weiteren Stürzen gar nur auf P14.

Wiedererstarkt zeigte sich GP-Champion Brad Freeman. Für den Beta-Piloten lief es besser als in der Vorwoche, und schon am ersten Tag kam er auf Rang 10, was reichte, um die E3-Klasse zu gewinnen. Am zweiten Tag erreichte Freeman Gesamtrang 4 und erneut den Tagessieg in der E3-Klasse. Luca Fischeder landete in der Junioren1-Klasse mit Platz 3 erneut auf dem Podium. ■


AGRATI

Fünf Jahre Wartezeit: Zweifacher GP-Sieger Nathan Watson (Honda)

ENDURO-WM

GP-Stand nach 8 von 14 Tagen

1.	Andrea Verona (I), GasGas	133 Punkte
2.	Wil Ruprecht (AUS), TM	110
3.	Nath. Watson (GB), Honda	107
4.	Josep Garcia (E), KTM	87
5.	Thomas Oldrati (I), Honda	83
6.	Brad Freeman (GB), Beta	57
7.	Steve Holcombe (GB), Beta	53
8.	Daniel Milner (AUS), Fant.	52
9.	Hugo Blanjoue (F), KTM	45
10.	Matteo Cavallo (I), TM	43



Start in Bielstein: Max Nagl (#12) schon mittendrin, neben ihm Henry Jacobi (#29)

ADAC

Wieder MX Masters Max

Auch das dritte Rennen der ADAC MX Masters 2022 entschied Max Nagl (KTM) zu seinen Gunsten. Die Gaststarter aus der WM, Valentin Guillod (Yamaha) und der Thüringer Honda-Pilot Henry Jacobi, folgten auf den Podiumsplätzen. Der Aufreger des Wochenendes war ein nicht ganz regelkonformer Zweikampf zwischen zwei WM-Piloten.

Von: **Frank Quatember**

Der Klassiker in Bielstein bei Kaiserwetter auf dem krachengen und steinigen Waldkurs im Uelpetal war der erwartete Härtetest für die Masters-Piloten. Das volle Startgatter trieb den Gastfahrern aus der Motocross-WM die Tränen in die Augen und „Veteran" Max Nagl zum Start-Ziel-Sieg im ersten Masters-Rennen am Samstag. Der 34-Jährige präsentierte sich gewohnt topfit und fuhr mit WM-Speed 18 Sekunden Vorsprung im Ziel vor Guillod und Jacobi heraus. Der Deutsche startete in der Schlussrunde zwar noch einen Angriff auf seinen Schweizer Kontrahenten, aber zu spät.

Am Rennsonntag sorgten tropische Temperaturen jenseits der 30 Grad für zusätzliche Strapazen. Henry Jacobi ließ das kalt, und mit dem ersten Startsieg verteidigte er seinen Ruf als Holeshot-Ass.

Risiko-Startplatz für Nagl

Nagl wählte einen Risikoplatz am Gatter, wurde am Bergaufstart eingeklemmt und musste sich aus dem Mittelfeld vorarbeiten. Das gelang dem Haudegen aus Oberbayern brillant, während Guillod im Kampf um die Spitze Jacobi hart zusetzte. Wenige Runden vor Schluss unterlief dem Bad Sulzaer ein Fehler, Guillod zog vorbei zum Laufsieg. Max Nagl kam zwar noch beinahe in Schlagdistanz zum Landsmann, aber die Zeit war zu kurz.

Lauf 3 musste die Entscheidung bringen, und erneut schoss Jacobi zum Holeshot, gefolgt von Michi Sandner, Guillod und Nagl. Max machte Druck auf Guillod, während Sandner stürzte und aus der Spitzengruppe fiel.

Jetzt sahen die Fans einen Dreikampf vom Allerfeinsten, leider nur eine Handvoll Runden. Denn in Runde 8 endete der Fight zwischen den Heißspornen Jacobi und Guillod im Dreck. Guillod fuhr Henry ins Hinterrad, der versuchte eine Steher-Einlage. Die ging richtig in die Hose, wohingegen Max Nagl als lachender Dritter problemlos innen vorbei in Führung ging. Der Sieg war vergeben, doch Jacobi musste bis zum Laufende Platz 2 gegen den kampflustigen Franzosen Jordi Tixier und nach dessen Ausrutscher ausgerechnet noch gegen Guillod verteidigen. Das gelang, und auf dem Podium betonte Jacobi, dass er aus der berühmten Szene beim Teutschenthal-GP 2019 mit Adam Sterry gelernt hätte, und auch Guillod entschuldigte sich für sein Verhalten nach Rennschluss. Max Nagl schmunzelte und nahm das Red Plate des Spitzenreiters in Empfang. ■

ADAC MX MASTERS

Bielstein (D), 02./03. Juli

1.	Max Nagl (D), Husqvarna	1-3-1
2.	Valentin Guillod (CH), Yamaha	2-1-3
3.	Henry Jacobi (D), Honda	3-2-2
4.	Jordi Tixier (F), KTM	5-4-4
5.	Tom Koch (D), KTM	4-6-7
6.	Michael Sandner (A), KTM	6-8-6
7.	Adam Sterry (CZ), KTM	11-7-5
8.	Ivo Monticelli (B), Honda	7-5-14
9.	Lorenzo Locurcio (YV), KTM	9-9-11
10.	Gert Krestinov (EST), Honda	10-16-12

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 8 Läufen

1.	Max Nagl	215 Punkte
2.	Jordi Tixier	171
3.	Tom Koch	152
4.	Adam Sterry	134
5.	Stefan Ekerold (D), Husqvarna	107
6.	Tim Koch (D), Husqvarna	88
7.	Michael Sandner	87
8.	Gert Krestinov	86
9.	Valentin Guillod	67
10.	Boris Maillard (CH), Suzuki	67



ADAC

Schneller Gast: Valentin Guillod

NACHRICHTEN

DOPPELSIEG FÜR TOMAC

Am amerikanischen „Independence Day" konnte sich beim 5. Lauf der US-Nationals in Red Bud Supercross-Champion Eli Tomac (Yamaha) mit einem klaren Doppelsieg weiter nach vorne arbeiten. Tabellenführer Chase Sexton (Honda) beendete beide Läufe als Zweiter, sein Vorsprung auf Tomac ist nun auf sieben Punkte zusammengeschmolzen. Der deutsche Honda-Pilot Ken Roczen verfehlte mit den Plätzen 4 und 7 das Podium einmal mehr deutlich. Im zweiten Lauf fiel er von der Spitze bis auf P7 zurück. Der Thüringer bleibt Dritter, liegt aber schon 30 Punkte hinter seinem Teamkollegen.

ERSTER SAISONSIEG FÜR JAN DEITENBACH

Die beiden besten deutschen Drifter fehlten beim dritten Meisterschaftslauf auf dem Vogelsbergring in Wittgenborn: Weltmeister Marc-Reiner Schmidt fährt die IDM nur sporadisch; Markus Class musste wegen eines in St. Wendel angebrochenen Handgelenks noch pausieren. Damit gab es nach Class und Schmidt wieder einen neuen Tagessieger: Jan Deitenbach (Bergos Husqvarna) sicherte sich mit dem Gewinn des zweiten Laufes vor Peter Banholzer (Michelin Husqvarna) den Tagessieg, der erste Lauf war umgekehrt ausgegangen. Peter Mayerbüchler (Mira Husqvarna) wurde zweimal Dritter. Der bisherige Tabellenführer Nico Joannidis (Husqvarna) kam auf die Plätze 4 und 5.

JANEK KONZACK GEWINNT 85-CCM-WM SPEEDWAY

Der 12-jährige Deutsche Janek Konzack besiegte in Wolfslake die starke internationale Konkurrenz und gewann erstmals die 85 ccm Youth Gold Trophy der FIM im Speedway. Der Brandenburger besiegte im Stechen um den Titel den Dänen Dimitri Veller Buch. Das einzige Mädchen, Hannah Grunwald, wurde Siebte und zweitbeste Deutsche.



Alfa Romeo



1961/65 Alfa Romeo 2600 Spider, nur perfekt! Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



2000/03 BMW Z8 bis max. 50.000 km und in 1A Zustand. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040 - 25335000, www.cargold-collection.com H

BMW Alpina



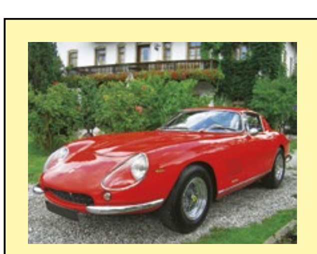
Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



1960 Ferrari 250 GT PF Coupé, Matching No., top Historie! € 725.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, T. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H



1964/68 Ferrari 275 GTB, vollrestauriert oder 1 A Original ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Jaguar



1958 Jaguar XK 150 3.8 DHC, elektr. Servolenkung, Overdrive, deutsche Qualitätsrestaurierung, € 147.800,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Lamborghini



1967 Lamborghini 400 GT 2+2, Matching Numbers, vollrestauriert! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



1966/75 Lamborghini Miura, Original und in „Cargold Qualität". Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

Lotus



Lotus Esprit S3 Turbo Coupé, seltenes Mod. mit Historie u. H-Zul., EZ 11/1981, HC Motor mit 157 kW (213 PS), 66.951 mls, 46.700,- €. Pochat Automobile, Werner Pochat, Lange Str. 108, 76530 Baden-Baden, 07221-3741220, werner.pochat@pochat-automobile.de, www.pochat-automobile.de H

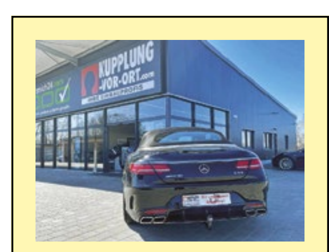
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58584

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Mercedes



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



SLK 230, 69800 km, 142 kW (193 PS), vivianigrün, VB 11.000,- €. Garagenfahrzeug, sehr gepflegt. 26487 Neuschoo, Tel. 04977/407

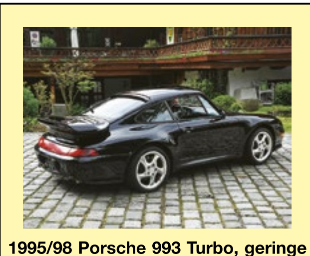
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58607



E 400 d 4M T AMG, EZ 04/2019, 80182 km,250 kW (340 PS), cavansitblau metallic, Polster designo Manufaktur RAUTE, Navi COMAND, TV, PanoDach, Air Body Fahrwerk 58.955,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58601

Porsche



1995/98 Porsche 993 Turbo, geringe Laufleitung, Originalzustand… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



964 C4 Schalter, Bj. 1991, 65000 km, weiß, 3 Besitzer, deutsches Auto, erster Lack (nachlackierungsfrei), elektrisches Schiebedach, Klima, perfekter Zustand, 97.000,- €. 37574 Einbeck, Tel. 05561-972222, Mobil 0177-7387887



2011 Porsche 997 Speedster, 1. Hand, erst 14.346 km! € 299.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de



Renn/Rallye

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Strassenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Rolls-Royce



Corniche V, EZ 11/2001, orig. 37800 km, 242 kW (329 PS), EU-Fzg., Scheckheft, Bestzustand, 149.900,- €, Inz. möglich. AUTOSALON-ISARTAL, Th. Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58588



Smart

www.berlin-tuning.com H

Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 16. Juli 2022 www.amc-burgau.de



Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 30/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



XPB

Wir können Ihnen ein Bild, aber leider keinen Sound bieten: Der 1992er Mansell-Williams mit Sebastian Vettel am Steuer

Schönrechnerei

F1-Fahrer mischen sich ein
MSa 29/2022

Ich kann das Gejammere nicht mehr hören. Die Top-Teams versuchen mit allen Mitteln, den Budgetdeckel zu erhöhen, und die Fahrer drücken auf die Tränendrüse mit Aua-Rücken. Ich stimme Herrn Tost voll zu. Für ihre Millionengehälter können die Fahrer ja Massagesitze einbauen lassen. Hat irgendjemand mal daran gedacht, wie viel ein Dachdecker oder eine Altenpflegerin verdient, während sie sich täglich den Rücken ruinieren? Und machen wir uns nichts vor, die Formel 1 und grüner Fußabdruck, das ist alles Schönrechnerei. Da wirken die Moral-Appelle von Sebastian Vettel geradezu lächerlich.

Franz-Josef Robe
D-56626 Andernach

Die TV-Interviews nach einem Rennen höre ich mir schon seit Jahren nicht mehr an. Mainstream ist das Wort. Und wenn ein Vettel seine Meinung zum Teersandabbau kundtut, dann ist das eine Doppelmoral vom Feinsten. Emotionen haben keinen Platz. Es wird alles gefiltert. Und was zum Schluss rauskommt, ist schon vorher verfasst vom Arbeitgeber. Wer viel verdient, der hat sich der Marke unterzuordnen.

Dierk Kleinwort
D-25709 Marne

Rallyesport ist Ausdauersport

zur Safari-Rallye
MSa 29/2022

Zur abgelaufenen Safari-Rallye und den „eindrucksvollen“ Bildern fällt mir nur ein Kommentar ein: Ich finde es ekelhaft, wie diese Herrenfahrer ihre Autos zerstören und dann der Service alles wieder zusammenflickt. Das hat nichts mehr mit Motorsport und schon gar nichts mehr mit Rallyesport – eigentlich einem Ausdauersport – zu tun. Ich weiß, wovon ich schreibe. Ich fuhr 1974 meine erste Rallye, und werde am Samstag meine bislang letzte Rallye bestreiten. Und ich habe in dieser langen Zeit jeden Stoßdämpfer und jeden Reifen selbst bezahlt!

Wolfgang Schwegler
D-85551 Kirchheim

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

18. Juli 2022: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw/Motorrad)

20. Juli 2022: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

5. August 2022: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Donnerstag, 07. Juli

15.55	Extreme E Sardinien 1, Finale **LIVE**	Pro 7 MAXX

Freitag, 08. Juli

09.55	Formel 3 Spielberg, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.05	Formel 2 Spielberg, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 13.00	F1/F2/F3 Spielberg, der Freitag **LIVE**	ORF 1
13.00	Formel 1 Spielberg, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
13.15	Formel 1 Spielberg, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
15.00	Formel 3 Spielberg, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.55	Formel 2 Spielberg, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.30	Formel 1 Spielberg, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
17.30	Formel 1 Spielberg, Qualifying **LIVE**	SRF info

Samstag, 09. Juli

06.40	Supercars Townsville, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
ab 10.15	F1 & F3 Spielberg, der Samstag **LIVE**	ORF 1
10.25	Formel 3 Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
12.00	Formel 1 Spielberg, 2. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
12.15	Formel 1 Spielberg, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
15.30	Formel 1 Spielberg, Sprintrennen **LIVE**	Servus TV A**
15.45	Formel 1 Spielberg, Sprintrennen **LIVE**	Sky Sport F1*
17.45	Formel 2 Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
21.20	Formel 1 Spielberg, Sprintrennen (Zus.)	SRF info
22.25	Formel 2 Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV A**

Sonntag, 10. Juli

06.40	Supercars Townsville, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
08.25	Formel 3 Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
ab 08.30	F1/F2/F3 Spielberg, der Sonntag **LIVE**	ORF 1
09.55	Formel 2 Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
11.30	Sportwagen-WM Monza, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
11.40	Supercup Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
ab 12.00	Supercars Townsville, 1. & 2. Rennen (Wh.)	Sport 1+*
12.30	Formel 1 Spielberg, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV A**
13.00	Extreme E Sardinien 2, Finale **LIVE**	Pro 7 MAXX
13.30	Formel 1 Spielberg, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
18.30	Supercup Spielberg, Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
11.30	Sportw.-WM Monza, Schlussphase **LIVE**	NITRO
19.30	ETCR-Weltcup Zolder, teilw. **LIVE**	Eurosport 2*
19.50	Sportwagen-WM Monza, Rennen (Zus.)	Eurosport 1
20.30	NASCAR Cup Series, Atlanta **LIVE**	Motorvision TV*
21.20	Formel 1 Spielberg, Rennen (Aufz.)	SRF info
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1

Livestream/Internet

Mittwoch, 06. Juli

11.00	Extreme E Sardinien 1, Qualifying 1 **LIVE**	ran.de
16.00	Extreme E Sardinien 1, Qualifying 2 **LIVE**	ran.de

Donnerstag, 07. Juli

13.00	Extreme E Sardinien 1, Halbfinals **LIVE**	ran.de
15.55	Extreme E Sardinien 1, Finale **LIVE**	ran.de

Freitag, 08. Juli

17.50	24h Portimão, Qualifying **LIVE**	YouTube
21.30	24h Portimão, Nachttraining **LIVE**	YouTube

Samstag, 09. Juli

ab 08.15	NLS 4. Lauf, Zeittraining **LIVE**	YouTube
11.00	Extreme E Sardinien 2, Qualifying 1 **LIVE**	ran.de
ca. 11.30	NLS 4. Lauf, Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 14.30	24h Portimão, Rennen **LIVE**	YouTube
16.00	Extreme E Sardinien 2, Qualifying 2 **LIVE**	ran.de

Sonntag, 10. Juli

10.00	Extreme E Sardinien 2, Halbfinals **LIVE**	ran.de
13.00	Extreme E Sardinien 2, Finale **LIVE**	ran.de

*kostenpflichtig **D = nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Vorschau



WILHELM

Formel 1: In Spielberg wartet direkt das nächste Spektakel auf die F1-Fans



PEUGEOT

WEC: Nach Le Mans geht es in Monza weiter – mit der Peugeot-Premiere



VAN ROSMALEN

Supermoto-WM: Kann Weltmeister Marc-Reiner Schmidt in Tschechien bestehen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

07.07.	Extreme E, Sardinien (1)	I
09.07.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 4. Lauf	D
09./10.07.	F1/F2/F3, Spielberg (+ Supercup)	A
09.07.	NASCAR Truck Series, Lexington/Mid-Ohio	USA
09./10.07.	ETCR-Weltcup, Zolder	B
09./10.07.	NASCAR Xfinity/Cup Series, Atlanta	USA
09./10.07.	Supercars Australien, Townsville	AUS
09./10.07.	24h Series, 24h Portimão	P
10.07.	Sportwagen-WM, 6h Monza	I
10.07.	Extreme E, Sardinien (2)	I

Motorrad

09.07.	Speedway-Paar-EM, Semifinale Nagyhalász	H
09.07.	Speedway Team Cup, Stralsund	D
09./10.07.	Trial-WM, Neunkirchen	D
09./10.07.	Hardenduro-WM, Abestone	I
09./10.07.	Motocross MX Masters, Tensfeld	D
09./10.07.	Sandbahnrennen, Mulmshorn	D
10.07.	Supermoto-WM, Vysoke Myto	CZ
10.07.	Grasbahnrennen, Zweibrücken	D